



**UNIUNEA EUROPEANĂ**

**PARLAMENTUL EUROPEAN**

**CONSILIUL**

**Bruxelles, 20 septembrie 2023  
(OR. en)**

**2021/0205 (COD)**

**PE-CONS 29/23**

**TRANS 189  
AVIATION 108  
ENV 494  
ENER 236  
IND 243  
COMPET 439  
ECO 40  
RECH 181  
CLIMA 240  
RELEX 605  
CODEC 873**

**ACTE LEGISLATIVE ȘI ALTE INSTRUMENTE**

Subiect: **REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI  
privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un  
transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației)**

**REGULAMENTUL (UE) 2023/...**  
**AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**din ...**

**privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil  
(ReFuelEU în domeniul aviației)**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100  
alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>1</sup>,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> JO C 105, 4.3.2022, p. 134.

<sup>2</sup> Poziția Parlamentului European din 13 septembrie 2023 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din ... .

întrucât:

- (1) În ultimele decenii, transportul aerian a jucat un rol crucial în economia Uniunii și în viața de zi cu zi a cetățenilor Uniunii, fiind unul dintre sectoarele cele mai performante și mai dinamice ale economiei Uniunii. El a constituit o puternică forță motrice pentru creșterea economică, ocuparea forței de muncă, comerț și turism, precum și pentru conectivitate și mobilitate, atât pentru întreprinderi, cât și pentru cetățeni, fiind unul dintre principalii conectori între regiunile ultraperiferice și continent, mai ales în contextul pieței transportului aerian din Uniune. Dezvoltarea serviciilor de transport aerian a contribuit în mod semnificativ la îmbunătățirea conectivității, promovarea coeziunii și reducerea disparităților regionale în interiorul Uniunii, în special în cazul regiunilor periferice, ultraperiferice, slab populate și insulare, precum și în ceea ce privește țările terțe, și a fost un factor favorizant important pentru economia Uniunii.

- (2) Începând din 2020, transportul aerian a fost unul dintre sectoarele cele mai afectate de criza provocată de pandemia de COVID-19. Se preconizează că traficul aerian se va relua treptat în anii următori și va reveni la nivelurile anterioare crizei. Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) estimează o creștere în Europa, până în 2050, de până la 3,1 % pe an pentru traficul de pasageri și de până la 2,4 % pentru traficul de mărfuri pe baza estimării sale post-COVID-19 în contextul unui scenariu de trafic ridicat. În același timp, emisiile generate de transportul aerian sunt în creștere din 1990, iar tendința de creștere a emisiilor ar putea reveni pe măsură ce este depășită pandemia. Prin urmare, sunt imperative pregătirea pentru viitor și efectuarea modificărilor necesare pentru a asigura buna funcționare a sectorului transportului aerian, care să contribuie pe deplin la realizarea obiectivelor climatice ale Uniunii, cu niveluri ridicate de conectivitate, accesibilitate din punctul de vedere al prețurilor, siguranță și securitate. În temeiul Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup>, Uniunea a stabilit obligații juridice vizând realizarea neutralității climatice până cel târziu în 2050 și reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030, comparativ cu nivelurile din 1990. Pentru a realiza acest lucru, toate sectoarele economice, inclusiv sectorul transporturilor, trebuie să ia măsuri rapide de decarbonizare. În ceea ce privește sectorul transportului aerian, acest lucru necesită o intensificare puternică a producerii, furnizării și utilizării de combustibili de aviație durabili (SAF).

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

- (3) Funcționarea sectorului transportului aerian din Uniune este determinată de caracterul său transfrontalier în întreaga Uniune și de dimensiunea sa mondială. Piața transportului aerian este unul dintre cele mai integrate sectoare de pe piața internă, fiind reglementată de norme uniforme privind accesul pe piață și condițiile de operare. Politica externă a Uniunii în domeniul transportului aerian este reglementată de norme stabilite la nivel mondial în cadrul OACI, precum și în acorduri multilaterale sau bilaterale cuprinzătoare între Uniune sau statele sale membre și țări terțe. Așadar, este important ca Uniunea să susțină eforturile depuse la nivel internațional, multilateral și bilateral de a promova un grad ridicat de ambiție și de convergență în utilizarea SAF, asigurând totodată condiții de concurență echitabile la nivel internațional.
- (4) Piața transportului aerian face obiectul unei concurențe puternice între actorii economici la nivel mondial și în întreaga Uniune, condițiile de concurență echitabile fiind indispensabile. Stabilitatea și prosperitatea pieței transportului aerian și a actorilor săi economici se bazează pe un cadru de politică clar și armonizat, în care operatorii de aeronave, aeroporturile și alți actori din domeniul aviației pot opera pe baza egalității de norme și de șanse, fapt care conduce la un sector dinamic și la oportunități de angajare. Într-o mare măsură, zborurile din interiorul UE fac parte din itinerare internaționale stabilite pe o piață globală a transportului aerian. Acest lucru este valabil și pentru itinerarele între puncte din afara UE care trec prin aeroporturi europene. În cazul în care au loc denaturări ale pieței, operatorii de aeronave sau aeroporturile riscă să se confrunte cu dezavantaje în raport cu concurenții interni sau externi. La rândul său, acest lucru poate duce la pierderea competitivității industriei transportului aerian, periclitând întreprinderile de transport aerian și locurile de muncă din domeniu, precum și la pierderea conectivității aeriene și a opțiunilor de transport pentru cetățeni și întreprinderi.

- (5) În special, este esențial să se asigure condiții de concurență echitabile pe piața transportului aerian din Uniune în ceea ce privește combustibilul de aviație, care reprezintă o parte substanțială a costurilor suportate de operatorii de aeronave, și să se sprijine totodată decarbonizarea transportului aerian prin promovarea SAF. Variațiile prețurilor combustibililor de aviație pot afecta performanța economică a operatorilor de aeronave și pot avea un impact negativ asupra concurenței pe piață. Creșterea prețurilor combustibililor de aviație, care se reflectă direct în tarife mai ridicate pentru consumatorii finali, ar reduce conectivitatea regiunilor, mobilitatea cetățenilor și competitivitatea sectorului transportului aerian, precum și mobilitatea. În cazul în care există diferențe în ceea ce privește prețurile combustibililor de aviație între aeroporturile din Uniune sau între aeroporturile din Uniune și cele din afara Uniunii, acest lucru îi poate determina pe operatorii de aeronave să își adapteze strategiile de realimentare cu combustibil din motive economice. Transportul de combustibil peste cerințele pentru zbor crește consumul de combustibil al aeronavelor și generează emisii inutile de gaze cu efect de seră. În consecință, transportul de combustibil peste cerințele pentru zbor de către operatorii de aeronave subminează eforturile Uniunii în direcția protecției mediului. Unii operatori de aeronave pot utiliza prețurile avantajoase ale combustibililor de aviație de la bazele lor de reședință ca avantaj concurențial față de alți operatori de aeronave care operează rute similare. Acest lucru poate avea efecte negative în ceea ce privește competitivitatea sectorului transportului aerian, conducând la denaturări ale pieței și afectând conectivitatea aeriană. Prezentul regulament ar trebui să stabilească măsuri de prevenire a unor astfel de practici pentru a evita daunele inutile aduse mediului, precum și pentru a restabili și a menține condițiile pentru o concurență loială pe piața transportului aerian din Uniune.

- (6) Un obiectiv important al politicii comune în domeniul transporturilor este dezvoltarea durabilă. Aceasta presupune o abordare integrată menită să garanteze funcționarea eficientă a sistemelor de transport ale Uniunii, ținând seama de standardele sociale și de obiectivele de mediu. Dezvoltarea durabilă a transportului aerian necesită introducerea unor măsuri, inclusiv a unor instrumente economice, menite să reducă emisiile de dioxid de carbon generate de aeronavele cu plecare de pe aeroporturile din Uniune și să dezvolte o piață pentru producția și furnizarea de SAF. Astfel de măsuri ar trebui să contribuie la îndeplinirea obiectivelor climatice ale Uniunii până în 2030 și 2050.
- (7) Comunicarea Comisiei din 9 decembrie 2020, intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”, stabilește o direcție de acțiune pentru ca sistemul de transport din Uniune să își realizeze transformarea verde și digitală și să devină mai rezilient. Decarbonizarea sectorului transportului aerian este un proces necesar și dificil, în special pe termen scurt. Progresele tehnologice și un angajament clar din partea industriei aviației, vizate în cadrul programelor europene și naționale de cercetare și inovare, au contribuit la reduceri importante ale emisiilor în ultimele decenii. Cu toate acestea, creșterea la nivel mondial a traficului aerian a fost mai rapidă decât reducerea emisiilor din acest sector. Deși se preconizează că noile tehnologii, inclusiv dezvoltarea de aeronave cu zero emisii, alimentate cu energie electrică sau hidrogen, vor contribui la reducerea, în următoarele decenii, a dependenței aviației pe distanțe scurte de energia fosilă și pot juca un rol important în aviația comercială pe termen mediu și lung, SAF oferă o soluție promițătoare pentru o decarbonizare semnificativă pentru toate distanțele de zbor, atât pe termen scurt, cât și pe termen mediu și lung. Totuși, în prezent, acest potențial este în mare măsură neexploatat și are nevoie de sprijin.

- (8) Principiul „eficiența energetică înainte de toate” a fost pus în aplicare în sectorul transportului aerian. Introducerea unor motoare mai eficiente din punct de vedere energetic contribuie la reducerea amprentei de mediu a zborurilor și, de asemenea, la utilizarea SAF mai eficientă din punctul de vedere al resurselor.
- (9) SAF sunt combustibili de aviație care includ combustibili lichizi de substituție complet fungibili cu combustibilii de aviație convenționali și compatibili cu motoarele de aeronave existente. La nivel mondial, au fost certificate mai multe filiere de producție a SAF pentru utilizare în aviația civilă și militară. SAF sunt pregătiți din punct de vedere tehnologic să joace deja, într-un termen foarte scurt, un rol important în reducerea emisiilor generate de transportul aerian. Se preconizează că aceștia vor reprezenta o parte importantă a mixului de combustibili de aviație pe termen mediu și lung. În plus, cu sprijinul unor standarde internaționale corespunzătoare în materie de combustibili, și cu sprijin pentru elaborarea unor astfel de standarde, SAF ar putea contribui la reducerea conținutului de compuși aromatici al combustibilului de aviație final utilizat de un operator de aeronave, contribuind astfel la reducerea altor emisii decât cele de CO<sub>2</sub>. Alți combustibili de aviație, cum ar fi energia electrică sau hidrogenul, constituie tehnologii promițătoare despre care se preconizează că vor contribui în mod progresiv la decarbonizarea transportului aerian, începând cu zborurile pe distanțe scurte. Prezentul regulament are potențialul de a accelera în continuare dezvoltarea științifică și implementarea acestor tehnologii, precum și de a dinamiza inovarea comercială în acest sens, permițând operatorilor economici să ia în considerare recurgerea la aceste tehnologii atunci când vor deveni mature și disponibile pe piață. Aceasta va spori, totodată, certitudinea și previzibilitatea pe piață și va acționa ca un stimulent pentru investițiile în aceste noi tehnologii care sunt necesare.



(10) Introducerea treptată a SAF pe piața transportului aerian din Uniune va reprezenta un cost suplimentar al combustibilului pentru companiile aeriene, întrucât, în prezent, producția acestor tehnologii pentru combustibili este mai scumpă decât producția combustibililor de aviație convenționali. Se preconizează că aceasta va exacerba problemele preexistente legate de condițiile de concurență echitabile pe piața transportului aerian din Uniune în ceea ce privește combustibilii de aviație și că va provoca denaturări suplimentare în rândul operatorilor de aeronave și al aeroporturilor, inclusiv în contextul punerii în aplicare de către Uniune și statele sale membre a Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) a OACI în conformitate cu Decizia (UE) 2020/954 a Consiliului<sup>1</sup> și a schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) stabilite prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>2</sup>, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2023/958 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>3</sup>. Disponibilitatea materiilor prime și capacitatea de producție pentru SAF sunt limitate. Intensificarea concurenței pentru materiile prime limitate ar putea duce la deficite de furnizare și la denaturări ale pieței și, prin urmare, ar putea afecta în mod negativ competitivitatea sectorului aviației în ansamblu. Prezentul regulament ar trebui să conțină măsuri pentru a evita ca introducerea SAF să aibă un impact negativ asupra competitivității sectorului aviației prin definirea unor cerințe armonizate în întreaga Uniune.

---

<sup>1</sup> Decizia (UE) 2020/954 a Consiliului din 25 iunie 2020 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale, în ceea ce privește notificarea participării voluntare la Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) începând cu 1 ianuarie 2021 și în ceea ce privește opțiunea selectată pentru calcularea, în perioada 2021-2023, a cerințelor de compensare care îi vizează pe operatorii de aeronave (JO L 212, 3.7.2020, p. 14).

<sup>2</sup> Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

<sup>3</sup> Directiva (UE) 2023/958 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește contribuția sectorului aviației la obiectivul Uniunii de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii și punerea în aplicare în mod corespunzător a unei măsuri globale bazate pe piață (JO L 130, 16.5.2023, p. 115).

- (11) La nivel mondial, SAF sunt reglementați și definiți de către OACI, în cadrul căreia țările convin asupra unor cerințe detaliate privind durabilitatea, trasabilitatea și contabilizarea filierelor certificate de producție a SAF care urmează să fie utilizați în zborurile din cadrul CORSIA. Deși în cadrul CORSIA sunt stabilite stimulente, iar SAF sunt considerați o componentă esențială a activităților legate de fezabilitatea obiectivului ambițios la nivel mondial, pe termen lung, potrivit căruia aviația internațională vizează să obțină zero emisii nete de carbon până în 2050, adoptat de cea de a 41-a Adunare a OACI din octombrie 2022, în prezent nu există nicio schemă obligatorie privind utilizarea SAF pentru zborurile internaționale. Acordurile multilaterale sau bilaterale cuprinzătoare privind transportul aerian încheiate între Uniune sau statele sale membre și țările terțe includ, în general, dispoziții privind protecția mediului. Cu toate acestea, pentru moment, aceste dispoziții nu impun părților contractante nicio cerință obligatorie privind utilizarea SAF.

- (12) Pentru a preveni denaturarea concurenței pe piața globală a transportului aerian, care ar putea conduce la pierderea fluxurilor de trafic care tranzitează aeroporturile din Uniune și la relocarea emisiilor de dioxid de carbon, precum și pentru a crea o piață globală a SAF, Uniunea ar trebui să își asume un rol de lider mondial în tranziția către utilizarea SAF, să se angajeze în negocieri internaționale pentru a armoniza definițiile și standardele SAF și să promoveze convergența internațională în ceea ce privește normele privind producția și utilizarea SAF și alimentarea cu aceștia. Comisia și statele membre ar trebui să susțină eforturile în cadrul OACI pentru un cadru mondial ambițios pentru producția și utilizarea SAF. Totodată, Comisia ar trebui să evalueze periodic dacă dispozițiile prezentului regulament au un efect negativ asupra funcționării pieței transportului aerian din Uniune, asupra competitivității sectorului, a condițiilor de concurență echitabile la nivel internațional în ceea ce privește transportatorii aerieni și nodurile aeroportuare, precum și posibila redirecționare care conduce la relocarea emisiilor de dioxid de carbon și, acolo unde este cazul, să prezinte remedii pentru a aborda aceste efecte negative.

- (13) La nivelul Uniunii, normele generale privind energia din surse regenerabile pentru sectorul transporturilor sunt stabilite în Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1</sup>. În trecut, astfel de cadre de reglementare transsectoriale orizontale nu s-au dovedit eficiente pentru a realiza o tranziție de la combustibilii fosili la SAF în transportul aerian. Directiva (UE) 2018/2001 și actele anterioare au stabilit obiective generale pentru toate modurile de transport care prevăd alimentarea cu combustibili din surse regenerabile. Întrucât aviația constituie o piață relativ mică a combustibililor, pentru care producția de combustibili din surse regenerabile este mai costisitoare în comparație cu alte moduri de transport, și funcționează pe o piață deosebit de competitivă și de integrată a transportului aerian din Uniune, cadrul de reglementare ar trebui să fie completat cu măsuri specifice aviației pentru a stimula în mod eficient utilizarea SAF. În plus, dreptul intern care transpune Directiva (UE) 2018/2001 riscă să creeze o fragmentare semnificativă pe piața transportului aerian din Uniune, unde normele naționale privind SAF ar stabili obiective foarte diferite. Acest lucru ar putea exacerba și mai mult problemele legate de condițiile de concurență echitabile în transportul aerian.

---

<sup>1</sup> Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

- (14) Prin urmare, ar trebui stabilite norme uniforme pentru piața transportului aerian din Uniune în vederea completării Directivei (UE) 2018/2001 și a îndeplinirii obiectivelor sale generale, răspunzând nevoilor și cerințelor specifice ale pieței transportului aerian din Uniune și promovând SAF. În special, prezentul regulament urmărește să evite fragmentarea pieței transportului aerian din Uniune, să prevină posibilele denaturări ale concurenței între actorii economici sau practicile neloiale de evitare a costurilor în ceea ce privește realimentarea cu combustibil a operatorilor de aeronave și, în același timp, să sprijine dezvoltarea SAF în Uniune. Sprijinul și finanțarea specifică, la nivelul Uniunii și la nivel național, precum și parteneriatele publice și private pot completa în continuare prezentul regulament pentru a îmbunătăți disponibilitatea SAF și accesibilitatea acestora din punctul de vedere al prețurilor și pentru a continua accelerarea furnizării și utilizării SAF. În plus, prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor prevăzute în Directiva (UE) 2018/2001; statele membre pot declara utilizarea de combustibili relevanți vizați de prezentul regulament pentru atingerea obiectivelor și a țintelor stabilite în directiva respectivă, sub rezerva condițiilor și în limitele stabilite de directiva respectivă.

- (15) Prezentul regulament urmărește, în primul rând, să instituie un cadru care să restabilească și să mențină condiții de concurență echitabile pe piața transportului aerian din Uniune în ceea ce privește utilizarea combustibililor de aviație. Un astfel de cadru ar trebui să preîntâmpine existența unor cerințe divergente pe teritoriul Uniunii care ar exacerba practicile de realimentare cu combustibil care denaturează concurența între operatorii de aeronave sau pun unele aeroporturi din Uniune într-o poziție concurențială dezavantajoasă în raport cu altele. În al doilea rând, prezentul regulament urmărește să pună la dispoziția pieței transportului aerian din Uniune norme solide pentru a asigura faptul că în aeroporturile din Uniune pot fi introduse cote tot mai mari de SAF fără efecte negative asupra competitivității pieței transportului aerian din Uniune.
- (16) Este esențial să se stabilească norme armonizate pe piața internă, care să se aplice în mod direct și uniform actorilor de pe piața transportului aerian, pe de o parte, și actorilor de pe piața combustibililor de aviație, pe de altă parte. Cadrul general stabilit prin Directiva (UE) 2018/2001 ar trebui completat cu o *lex specialis* aplicabilă transportului aerian. Aceasta ar trebui să includă obiective tot mai ambițioase privind creșterea cotelor minime de furnizare a SAF. Aceste cote minime ar trebui definite cu atenție, ținând seama de obiectivele unei piețe a transportului aerian din Uniune care funcționează corespunzător, de necesitatea decarbonizării sectorului transportului aerian și de situația actuală a industriei SAF.

- (17) Prezentul regulament ar trebui să se aplice aeronavelor utilizate în aviația civilă care efectuează operațiuni de transport aerian comercial. Acesta nu ar trebui să se aplice aeronavelor de tipul aeronavelor militare și nici zborurilor utilizate numai pentru operațiuni umanitare, de repatriere și de returnare, voluntară sau forțată, inclusiv de readmisie, de căutare, de salvare, de ajutor în caz de dezastre sau în scopuri medicale, precum și pentru operațiuni vamale, polițienești și de stingere a incendiilor. În fapt, zborurile operate în astfel de circumstanțe au caracter excepțional și, ca atare, nu pot fi întotdeauna planificate în același mod ca operațiunile de transport aerian comercial standard. Având în vedere natura operațiunilor lor, este posibil ca acestea să nu fie întotdeauna în măsură să îndeplinească obligațiile prevăzute în prezentul regulament, întrucât ele ar putea reprezenta o sarcină inutilă. Pentru a asigura condiții de concurență echitabile pe piața aviației din Uniune, prezentul regulament ar trebui să acopere cea mai mare parte posibilă a traficului aerian comercial operat de pe aeroporturile situate pe teritoriul Uniunii. În același timp și pentru a proteja conectivitatea aeriană în beneficiul cetățenilor, al întreprinderilor și al regiunilor din Uniune, este important să se evite impunerea unei sarcini inutile asupra operațiunilor de transport aerian în aeroporturile mici. Ar trebui definit un prag al traficului aerian anual de pasageri și de mărfuri sub care aeroporturile nu ar intra sub incidența prezentului regulament; cu toate acestea, domeniul de aplicare al regulamentului ar trebui să acopere cel puțin 95 % din traficul total cu plecare de pe aeroporturile situate pe teritoriul Uniunii. Din aceleași motive, ar trebui definit un prag pentru a exclude din domeniul de aplicare operatorii de aeronave responsabili pentru un număr foarte mic de plecări de pe aeroporturi situate pe teritoriul Uniunii.

Cu toate acestea, pentru a atinge un nivel de ambiție mai ridicat, statele membre ar trebui să poată decide ca unui aeroport situat pe teritoriul lor care nu atinge pragurile menționate în prezentul regulament sau care este situat într-o regiune ultraperiferică, astfel cum este definită la articolul 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), să i se aplice prezentul regulament. Un aeroport situat pe teritoriul Uniunii care nu atinge pragurile menționate în prezentul regulament sau care este situat în regiuni ultraperiferice ar trebui să poată solicita autorităților competente respective să fie tratat ca aeroport din Uniune și să i se aplice prezentul regulament. În plus, o persoană care efectuează operațiuni de transport aerian comercial care nu atinge pragurile prevăzute în prezentul regulament sau o persoană care efectuează alte zboruri decât operațiuni de transport aerian comercial care utilizează combustibili pentru turbine de aviație ar trebui să poată decide să fie tratată ca operator de aeronave în sensul prezentului regulament și, prin urmare, să i se aplice prezentul regulament sau ca operațiunile sale de transport aerian necomerciale să fie reglementate de prezentul regulament.



- (18) Standardele internaționale privind combustibilii de aviație definesc tipurile de combustibili de aviație convenționali care pot fi amestecați cu SAF, fapt care afectează aplicabilitatea prezentului regulament în ceea ce privește combustibilii de aviație. În plus, definiția combustibililor de aviație se limitează la combustibilii de substituție și, prin urmare, nu include nici hidrogenul, nici energia electrică utilizate pentru alimentarea aeronavelor. Prin urmare, obligațiile furnizorilor de combustibili de aviație, ale administratorilor aeroporturilor din Uniune și ale operatorilor de aeronave se aplică combustibililor de substituție ori de câte ori se face referire la combustibili de aviație, cu excepția cazului în care este vorba de hidrogen sau de energie electrică.
- (19) Este esențial ca regiunile europene mai puțin conectate, cum ar fi regiunile insulare și ultraperiferice, care se bazează adesea pe aviație ca mijloc unic de conectare, să nu fie afectate în mod disproporționat de obligațiile impuse de prezentul regulament și ca accesul acestor regiuni la bunuri și servicii esențiale să fie asigurat. Pentru a contribui la protejarea conectivității aeriene a regiunilor cu mai puține opțiuni alternative de transport, ar trebui să se acorde atenție posibilelor efecte ale dispozițiilor prezentului regulament în ceea ce privește accesibilitatea din punctul de vedere al prețurilor, competitivitatea și potențialele creșteri ale prețurilor pe rutele aeriene care leagă regiunile îndepărtate și alte zone ale Uniunii.

(20) Ar trebui promovate dezvoltarea și introducerea de SAF care au un potențial ridicat de durabilitate, maturitate comercială, inovare și creștere pentru a răspunde nevoilor viitoare. Acest lucru ar trebui să sprijine crearea unei piețe inovatoare și competitive a SAF și să asigure o furnizare suficientă de SAF pentru aviație pe termen scurt și lung, pentru a contribui la realizarea ambițiilor Uniunii în materie de decarbonizare a transporturilor, consolidând totodată eforturile Uniunii de a atinge un nivel ridicat de protecție a mediului. Stimulentele pentru utilizarea combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile în transporturi, acordate în temeiul altor acte legislative ale Uniunii vor avea un impact pozitiv asupra utilizării acestor combustibili în aviație. Este necesar un cadru de durabilitate unic, clar și solid pentru a oferi securitate juridică și continuitate actorilor din sectorul aviației și din cel al combustibililor cu privire la eligibilitatea SAF în temeiul prezentului regulament. În acest scop, ar trebui să fie eligibili toți biocombustibilii de aviație care respectă criteriile de durabilitate și criteriile privind emisiile generate pe durata ciclului de viață prevăzute în Directiva (UE) 2018/2001 și care sunt certificați în conformitate cu directiva respectivă, cu excepția biocombustibililor produși din „culturi alimentare și furajere” și a anumitor materii prime menționate la articolul 4 alineatul (5) din prezentul regulament, a combustibililor de aviație sintetici și a celor pe bază de carbon reciclat care respectă pragul de reducere a emisiilor generate pe durata ciclului de viață menționat în directiva respectivă. În acest sens, pentru a asigura coerența cu alte politici conexe ale Uniunii, eligibilitatea biocombustibililor de aviație, a combustibililor de aviație sintetici și a combustibililor de aviație pe bază de carbon reciclat ar trebui să fie bazată pe criteriile de durabilitate și pe pragurile stabilite în Directiva (UE) 2018/2001.

În special, SAF produși din materiile prime enumerate în partea B din anexa IX la Directiva (UE) 2018/2001 sunt esențiali, întrucât reprezintă, în prezent, cea mai matură tehnologie din punct de vedere comercial pentru decarbonizarea transportului aerian pe termen scurt. Cota provenită din surse regenerabile a combustibililor produși prin coprelucrare ar trebui să fie eligibilă în temeiul definiției SAF, atât timp cât este produsă din materiile prime enumerate în Directiva (UE) 2018/2001, cu excepția biocombustibililor produși din „culturi alimentare și furajere”, astfel cum sunt definiți în directiva respectivă, și a unor materii prime enumerate la articolul 4 alineatul (5) din prezentul regulament, determinate în conformitate cu metodologia care urmează să fie stabilită într-un regulament delegat al Comisiei adoptat în temeiul Directivei (UE) 2018/2001. Hidrogenul pentru aviație din surse regenerabile și combustibilii de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon care ating cel puțin același nivel de reducere a emisiilor generate pe durata ciclului de viață ca și combustibilii de aviație sintetici pot juca un rol în înlocuirea combustibililor de aviație convenționali și în sprijinirea decarbonizării aviației și, prin urmare, ar trebui să fie, de asemenea, incluși în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

- (21) Având în vedere utilizarea materiilor prime pentru produse cosmetice și pentru furaje, biocombustibilii de aviație, alții decât biocombustibilii avansați definiți în Directiva (UE) 2018/2001 și alții decât biocombustibilii produși din materiile prime enumerate în partea B din anexa IX la directiva respectivă, furnizați pe aeroporturile din Uniune de către fiecare furnizor de combustibil de aviație în parte ar trebui să reprezinte maximum 3 % din cantitatea de combustibili de aviație furnizată pentru respectarea cotelor minime de SAF care trebuie să se furnizeze pe fiecare aeroport din Uniune în temeiul prezentului regulament.
- (22) O gamă largă de materii prime eligibile este esențială pentru a maximiza potențialul de extindere a producției de SAF la costuri accesibile, garantându-i, în același timp, durabilitatea. Prezentul regulament exclude anumite tipuri de materii prime, cu excepția cazului în care acestea sunt incluse în anexa IX la Directiva (UE) 2018/2001 și îndeplinesc toate condițiile aplicabile, dacă în anexa respectivă sunt specificate astfel de condiții. Lista materiilor prime eligibile în temeiul prezentului regulament nu ar trebui, prin urmare, să fie statică, ci să evolueze în timp pentru a include noi materii prime durabile, în conformitate cu directiva respectivă. Modificările aduse listei materiilor prime din anexa IX la directiva respectivă, care îndeplinesc condițiile relevante din anexa respectivă, ar trebui să se reflecte direct în lista combustibililor eligibili în temeiul prezentului regulament pentru producția de SAF.

(23) Din motive de durabilitate, biocombustibilii de aviație pe bază de culturi furajere și alimentare, inclusiv biocombustibilii care prezintă un risc ridicat din perspectiva schimbării indirecte a destinației terenurilor, nu ar trebui să fie eligibili. În special, schimbarea indirectă a terenurilor are loc atunci când cultivarea culturilor pentru biocombustibili dislocă producția tradițională de culturi în scopuri alimentare și furajere. Această cerere suplimentară sporește presiunea la care sunt supuse terenurile și poate conduce la extinderea terenurilor agricole în zone care stochează cantități ridicate de carbon, cum ar fi pădurile, zonele umede și turbăriile, cauzând astfel emisii suplimentare de gaze cu efect de seră și preocupări legate de pierderea biodiversității. Cercetările au arătat că amploarea efectului depinde de o varietate de factori, inclusiv de tipul de materie primă utilizată pentru producția de combustibili, de nivelul cererii suplimentare de materii prime generate de utilizarea biocombustibililor și de măsura în care terenurile care stochează cantități ridicate de carbon sunt protejate la nivel mondial. Cele mai mari riscuri ale schimbării indirecte a destinației terenurilor au fost identificate în cazul biocombustibililor, al combustibililor produși din materii prime pentru care se observă o extindere semnificativă a suprafeței de producție în detrimentul terenurilor care stochează cantități ridicate de carbon. Prin urmare, combustibilii pe bază de culturi furajere și alimentare nu ar trebui promovați. Această abordare este în concordanță cu politica Uniunii și, în special, cu Directiva (UE) 2018/2001, care limitează și stabilește un plafon pentru utilizarea unor astfel de biocombustibili în transportul rutier și feroviar, având în vedere beneficiile lor mai scăzute pentru mediu, performanțele mai scăzute în ceea ce privește potențialul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și preocupările mai ample legate de durabilitate. Pe lângă emisiile de gaze cu efect de seră legate de schimbarea indirectă a destinației terenurilor, care pot anula, parțial sau total, reducerile de emisii de gaze cu efect de seră generate de biocombustibilii individuali, schimbarea indirectă a destinației terenurilor prezintă riscuri și pentru biodiversitate.

Aceste riscuri sunt deosebit de grave în contextul unei potențiale extinderi importante a producției determinate de o creștere semnificativă a cererii. Sectorul transportului aerian înregistrează în prezent niveluri nesemnificative ale cererii de biocombustibili pe bază de culturi alimentare și furajere, întrucât peste 99 % din combustibilii de aviație utilizați în prezent sunt de origine fosilă. Prin urmare, este oportun să se evite crearea unei cereri potențial mare de biocombustibili pe bază de culturi alimentare și furajere prin promovarea utilizării acestora în temeiul prezentului regulament. Neeligibilitatea biocombustibililor pe bază de culturi în temeiul prezentului regulament reduce, de asemenea, orice risc de încetinire a decarbonizării transportului rutier, care ar putea fi determinat de transferul biocombustibililor pe bază de culturi de la transportul rutier la sectorul aviației. Este esențial să se reducă la minimum un astfel de transfer, întrucât transportul rutier rămâne, în prezent, de departe cel mai poluant sector al transporturilor.

(24) Informațiile exacte și corecte privind caracteristicile SAF au o importanță majoră pentru buna funcționare a prezentului regulament. Pentru a promova încrederea consumatorilor și a asigura transparența și trasabilitatea, furnizorii de combustibil de aviație ar trebui să aibă responsabilitatea de a furniza informații corecte cu privire la caracteristicile SAF furnizați, la caracteristicile de durabilitate ale acestora și la originea materiilor prime utilizate în producerea SAF. Informațiile respective ar trebui raportate în baza de date a Uniunii creată în conformitate cu Directiva (UE) 2018/2001. Furnizorii de combustibil de aviație despre care s-a dovedit că au furnizat informații înșelătoare sau inexacte privind caracteristicile sau originea SAF pe care îi furnizează ar trebui să fie sancționați. Statele membre ar trebui să se asigure că furnizorii de combustibil de aviație introduc informații exacte și în timp util în baza de date a Uniunii și că aceste informații sunt verificate și auditate. Pentru a combate eventualele fraude, inclusiv cele legate de materiile prime necesare pentru producerea SAF importate din afara Uniunii, este necesar ca statele membre, în cooperare cu organismele relevante ale Uniunii, să consolideze mecanismul de control al transporturilor, inclusiv prin efectuarea de audituri la fața locului, în conformitate cu normele relevante ale Uniunii. În acest sens, Comisia stabilește norme de punere în aplicare privind certificarea durabilității în conformitate cu Directiva (UE) 2018/2001 pentru a armoniza și a consolida în continuare normele privind fiabilitatea, transparența și auditul independent, precum și privind cooperarea autorităților competente ale statelor membre în supravegherea auditurilor.

(25) Prezentul regulament ar trebui să aibă drept obiectiv asigurarea faptului că operatorii de aeronave pot concura cu șanse egale în ceea ce privește accesul la SAF. Pentru a se evita eventuale denaturări ale pieței transportului aerian din Uniune, tuturor aeroporturilor din Uniune ar trebui să li se furnizeze cote minime uniforme de SAF. Piața este liberă să furnizeze și să utilizeze cantități mai mari de SAF, însă prezentul regulament ar trebui să garanteze că cotele minime obligatorii de SAF sunt identice în toate aeroporturile din Uniune. Pentru a asigura claritatea și securitatea juridică și pentru a încuraja astfel dezvoltarea pieței și implementarea celor mai durabile și inovatoare tehnologii ale combustibililor de aviație, cu potențial de creștere pentru a răspunde nevoilor viitoare, prezentul regulament ar trebui să stabilească creșterea treptată de-a lungul timpului a cotelor minime de SAF, inclusiv de combustibili de aviație sintetici. Stabilirea unor cote minime dedicate pentru combustibilii de aviație sintetici ca parte a cotelor minime de SAF este necesară, având în vedere potențialul semnificativ de decarbonizare al acestor combustibili de aviație și estimările actuale privind costurile lor de producție. Atunci când sunt produși din energie electrică din surse regenerabile și din carbon captat direct din aer, combustibilii de aviație sintetici pot asigura reduceri ale emisiilor de până la 100 % în comparație cu combustibilii de aviație convenționali. Aceștia prezintă și avantaje notabile în comparație cu alte tipuri de SAF în ceea ce privește utilizarea eficientă a resurselor (în special pentru necesarul de apă) în procesul de producție. Cu toate acestea, costurile de producție ale combustibililor de aviație sintetici sunt estimate în prezent la o valoare de trei până la șase ori mai mare decât prețul de piață al combustibilului de aviație convențional. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să stabilească cote minime dedicate pentru această tehnologie.



- (26) În timp ce asigură realizarea acestor cerințe armonizate la nivelul Uniunii privind furnizarea de SAF, statele membre ar putea adopta politici și inițiative de sprijin care să vizeze creșterea nivelului de producție și de utilizare a SAF, inclusiv a combustibililor de aviație sintetici. Astfel de politici și inițiative ar trebui să fie transparente, nediscriminatorii, proporționale și de natură generală, deschise tuturor întreprinderilor. Prezentul regulament nu ar trebui să împiedice statele membre să pună în aplicare măsuri specifice în afara domeniului său de aplicare menite să faciliteze utilizarea de SAF sau să decarbonizeze sectorul transportului aerian.

- (27) Lipsa unei metodologii comune, a unor criterii comune și a unor indicatori comuni care să facă obiectul unei certificări, raportări și monitorizări adecvate permite operatorilor de aeronave să declare niveluri de performanță în materie de emisii pentru zborurile lor care nu pot fi comparate între ele. Pasagerii trebuie să poată avea încredere în informațiile furnizate de operatorii de aeronave în ceea ce privește durabilitatea combustibililor de aviație pe care îi utilizează și durabilitatea zborurilor lor pentru a face alegeri în cunoștință de cauză atunci când compară diferitele opțiuni de zbor, atât pentru zborurile directe, cât și pentru cele indirecte, oferite de operatorii de aeronave. Pentru ca consumatorii să poată alege în cunoștință de cauză, este nevoie de informații mai solide, fiabile, independente și armonizate despre impactul zborurilor asupra mediului. Prin urmare, este necesar să se stabilească criteriile și indicatorii utilizați pentru a comunica nivelul de performanță privind emisiile al zborurilor lor pe baza unei etichete de mediu comune voluntare (denumită în continuare „eticheta”). Aceștia ar trebui să poată fi actualizați cu ușurință pentru a ține pasul cu schimbările tehnologice și cu standardele internaționale și europene. Întrucât unele dintre datele necesare pentru a calcula nivelul și calitatea SAF utilizați și alte criterii de măsurare a performanței în materie de durabilitate a unui zbor ar putea fi sensibile din punct de vedere comercial, este, de asemenea, necesar ca un organism independent să centralizeze rapoartele operatorilor de aeronave, să monitorizeze datele acestora, să le certifice exactitatea și să emită o etichetă la nivelul corespunzător. Având în vedere natura dinamică a datelor furnizate de operatorii de aeronave, eticheta ar trebui să facă obiectul unui control și al unei validări periodice, de exemplu la sfârșitul fiecărui sezon IATA. Ori de câte ori este necesar, datele respective s-ar baza pe estimări precum factorul de încărcare mediu pentru un anumit zbor, ruta și sezonul. Având în vedere că Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”) are obligații de monitorizare și de raportare în temeiul prezentului regulament, este oportun ca aceasta să fie organismul Uniunii responsabil cu implementarea etichetei. Prin urmare, este oportun să se prevadă condițiile pentru eliberarea etichetei vizând măsurarea performanței de mediu a aviației și, pentru a se asigura respectarea acestor condiții, să i se solicite agenției să le revizuiască periodic.

(28) Odată cu introducerea și extinderea SAF în aeroporturile din Uniune, practicile de transport de combustibil peste cerințele pentru zbor ar putea fi exacerbate ca urmare a creșterii costului combustibilului de aviație. Practicile de transport de combustibil peste cerințele pentru zbor nu sunt durabile și ar trebui evitate, întrucât subminează eforturile Uniunii de reducere a impactului transporturilor asupra mediului. Acestea ar fi contrare obiectivelor de decarbonizare a aviației, întrucât creșterea greutateii aeronavelor ar crește consumul de combustibil și emisiile aferente pentru un zbor dat. Practicile de transport de combustibil peste cerințele pentru zbor pun în pericol și condițiile de concurență echitabile din Uniune între operatorii de aeronave și între aeroporturi. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să impună operatorilor de aeronave obligația de a realimenta aeronavele înainte de plecarea de pe un anumit aeroport din Uniune. Cantitatea de combustibil alimentat înainte de plecarea de pe un anumit aeroport din Uniune ar trebui să fie proporțională cu cantitatea de combustibil necesară pentru operarea zborurilor cu plecare de pe aeroportul respectiv. Această cerință asigură faptul că se aplică condiții egale operatorilor de aeronave din Uniune și celor străini pe întreg teritoriul Uniunii, asigurând totodată un nivel ridicat de protecție a mediului. Întrucât regulamentul nu definește cote maxime de SAF în cadrul tuturor combustibililor de aviație, operatorii de aeronave și furnizorii de combustibil de aviație pot aplica politici de mediu mai ambițioase, cu un grad mai mare de utilizare și furnizare a SAF în rețeaua lor globală de operațiuni, evitând totodată transportul de combustibil peste cerințele pentru zbor. Cu toate acestea, prezentul regulament ar trebui să țină seama și de faptul că uneori transportul de combustibil peste cerințele pentru zbor are loc pentru a respecta normele privind siguranța combustibililor în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei<sup>1</sup> și, în astfel de cazuri, este justificată din motive de siguranță.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

Acestea pot include, de exemplu, cazuri de deficit de combustibil sau de contaminare a combustibilului la aeroportul de destinație, confirmate de un aviz către navigatori sau de un aviz către misiunile aeriene (NOTAM). Mai mult, transportul de combustibil peste cerințele pentru zbor poate fi consecința unor dificultăți operaționale concrete pentru unii operatori de aeronave pe unele aeroporturi, printre altele în ceea ce privește timpul de deservire la sol disproporționat mai lung pentru aeronave sau capacitatea redusă a aeroportului la orele de vârf. Prin urmare, Comisia și agenția ar trebui să monitorizeze îndeaproape, să evalueze și să analizeze cazurile raportate de transport de combustibil peste cerințele pentru zbor și motivele care stau la baza acestora și, dacă este cazul, să prezinte propuneri legislative de modificare a prezentului regulament. Acest lucru nu aduce atingere competenței autorităților din domeniul concurenței ale Comisiei și ale statelor membre, în temeiul articolelor 101 și 102 din TFUE, de a investiga și de a sancționa comportamentul anticoncurențial al actorilor de pe piață pentru a proteja buna funcționare a pieței SAF, în special în cazul în care informațiile conținute în baza de date a Uniunii și alte date raportate autorităților competente dezvăluie practici anticoncurențiale.

- (29) Cu toate acestea, prezentul regulament ar trebui să prevadă posibilitatea de a scuti, pentru o durată limitată de timp, operatorii de aeronave de obligația de a realimenta cu combustibil înainte de plecarea de pe un aeroport din Uniune pe anumite rute, în cazul în care operatorii de aeronave respectivi pot face dovada unor dificultăți operaționale grave și recurente legate de realimentarea cu combustibil a aeronavelor pe un anumit aeroport din Uniune care îi împiedică să efectueze într-un interval de timp rezonabil zboruri dus-întors cu efectuare în aceeași zi (turnaround), fapt care ar putea avea un impact asupra conectivității, în special în cazul regiunilor periferice, sau a unor dificultăți structurale legate de furnizarea de combustibil care determină prețuri semnificativ mai mari ale combustibililor în comparație cu prețurile aplicate, în medie, unor tipuri similare de combustibili pe alte aeroporturi din Uniune. Prețurile semnificativ mai mari de pe aeroportul din Uniune în cauză nu ar trebui să fie în principal rezultatul utilizării într-o măsură mai mare de SAF pe respectivul aeroport din Uniune.
- (30) Utilizarea sporită a SAF, care au, de obicei, un conținut de compuși aromatici și de sulf mai scăzut, va contribui la reducerea impactului asupra climei, altul decât cel generat de emisiile de CO<sub>2</sub>. O reducere suplimentară a conținutului de compuși aromatici și de sulf din combustibilii de aviație ar putea să reducă formarea trenelor de condensare, să îmbunătățească calitatea aerului din aeroporturi și din jurul lor și să sporească calitatea combustibilului în beneficiul companiilor aeriene, atât prin densitatea ridicată a energiei, cât și prin costuri de întreținere mai mici ca urmare a nivelurilor mai scăzute de funingine. În plus, ar trebui luate în considerare interdependențele dintre emisiile de CO<sub>2</sub> și alte emisii decât cele de CO<sub>2</sub>. Cu toate acestea, este necesar ca reducerea conținutului de compuși aromatici din combustibilii de aviație să fie realizată cu respectarea normelor internaționale de siguranță a combustibililor și menținând condiții de concurență echitabile la nivel internațional. Prin urmare, furnizorii de combustibil de aviație ar trebui să raporteze agenției și autorităților competente relevante conținutul de compuși aromatici, naftaline și sulf al combustibililor de aviație furnizați. Atunci când raportează astfel de informații, furnizorii de combustibil de aviație s-ar putea baza pe certificatele relevante privind calitatea combustibililor emise pentru a îndeplini cerințele prevăzute de standardele internaționale de calitate a combustibililor și furnizate de producătorii de combustibili și de producătorii de amestecuri.

- (31) Pe lângă efectele lor în materie de schimbări climatice, combustibilii de aviație convenționali au efecte negative și asupra calității aerului. Utilizarea sporită a SAF poate juca un rol în îmbunătățirea calității aerului.
- (32) Este important să se asigure faptul că administratorii aeroporturilor din Uniune vizate de prezentul regulament iau măsurile necesare pentru a facilita accesul operatorilor de aeronave la combustibili de aviație care conțin SAF, astfel încât acest lucru să nu reprezinte un obstacol în calea utilizării SAF. Dacă este necesar, autoritățile competente ale statului membru în care este situat aeroportul din Uniune ar trebui să poată solicita administratorului aeroportului din Uniune să furnizeze informațiile necesare cu privire la respectarea prezentului regulament în ceea ce privește continuitatea distribuției de SAF și a realimentării cu SAF pentru operatorii de aeronave. Rolul autorităților competente ar trebui să permită administratorilor aeroporturilor din Uniune și operatorilor de aeronave să aibă un punct focal comun, pentru eventualitatea în care sunt necesare clarificări tehnice cu privire la disponibilitatea infrastructurii pentru combustibili de aviație. Atunci când aeronavele care funcționează cu energie electrică sau cu hidrogen vor deveni mature și disponibile pe piață și după caz, va fi necesar ca administratorii aeroporturilor din Uniune, furnizorii de combustibil de aviație și furnizorii de servicii de handling al combustibilului vizați de prezentul regulament să ia toate măsurile necesare pentru a coopera și a facilita accesul la infrastructura adecvată pentru reîncărcarea cu hidrogen și cu energie electrică a aeronavelor, în conformitate cu cadrul național de politici respectiv pentru infrastructura pentru combustibili alternativi.

- (33) Multe aeroporturi din Uniune sunt aprovizionate cu combustibili de aviație în principal prin conducte de la rafinării sau din stații de amestecare a SAF. Prin urmare, este esențial ca părțile responsabile de aceste conducte să coopereze și să ia toate măsurile necesare pentru a permite accesul continuu și neîntrerupt al furnizorilor de combustibil de aviație la infrastructura de combustibili pentru aviația civilă de transport, pentru a furniza atât combustibili de aviație convenționali, cât și combustibili de aviație care conțin cote de SAF.
- (34) Operatorii de aeronave ar trebui să aibă obligația de a raporta anual autorității sau autorităților competente și agenției cu privire la achizițiile lor de SAF și caracteristicile acestora. Ar trebui furnizate informații cu privire la caracteristicile și originea materiilor prime, procesul de conversie și emisiile generate pe durata ciclului de viață pentru fiecare achiziție și tip de SAF.
- (35) Operatorii de aeronave ar trebui, de asemenea, să aibă obligația de a raporta anual cu privire la alimentarea efectivă cu combustibil de aviație pentru fiecare aeroport din Uniune, inclusiv cu privire la respectarea de către aceștia a normelor aplicabile în materie de siguranță a combustibililor, astfel încât să demonstreze că nu a avut loc nici un transport nejustificat de combustibil peste cerințele pentru zbor. Rapoartele ar trebui verificate de verificatori independenți și transmise autorității sau autorităților competente și agenției în vederea monitorizării și evaluării conformității. Verificatorii independenți ar trebui să stabilească acuratețea raportărilor anuale efectuate de operatorii de aeronave cu privire la combustibilul de aviație necesar utilizând un instrument aprobat de Comisie.

- (36) Fără a aduce atingere datelor înregistrate de furnizorii de combustibil de aviație în conformitate cu Directiva (UE) 2018/2001 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/996 al Comisiei<sup>1</sup>, furnizorii de combustibil de aviație ar trebui să aibă obligația de a raporta anual în baza de date a Uniunii menționată în directiva respectivă cu privire la furnizarea de combustibil de aviație, inclusiv SAF și caracteristicile acestora. Ar trebui furnizate informații cu privire la caracteristicile și originea materiilor prime, procesul de conversie și emisiile generate pe durata ciclului de viață pentru SAF furnizați. Informațiile privind caracteristicile SAF includ tipul de produs și de materii prime utilizat, precum și alte caracteristici de durabilitate necesare pentru demonstrarea respectării de către SAF a criteriilor de durabilitate în temeiul Directivei (UE) 2018/2001.
- (37) Statele membre ar trebui să desemneze autoritatea sau autoritățile competente responsabile cu asigurarea aplicării prezentului regulament în cazul operatorilor de aeronave, al organelor de administrare a aeroporturilor din Uniune și al furnizorilor de combustibil de aviație. Prezentul regulament ar trebui să definească normele pe baza cărora operatorii de aeronave, administratorii aeroporturilor din Uniune și furnizorii de combustibil de aviație sunt atribuiți autorităților competente. Agenția ar trebui să transmită autorităților competente date agregate privind operatorii de aeronave și furnizorii de combustibil de aviație pentru care sunt competente aceste autorități. În măsura posibilului, nivelul de agregare ar trebui să permită autorităților competente să compare datele agregate respective cu alte surse de date.

---

<sup>1</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/996 al Comisiei din 14 iunie 2022 privind normele de verificare a criteriilor de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și a criteriilor privind riscurile reduse din perspectiva schimbării indirecte a destinației terenurilor (JO L 168, 27.6.2022, p. 1).



- (38) Agenția ar trebui să publice anual un raport tehnic și să îl transmită Parlamentului European și Consiliului. Acest lucru este necesar în special pentru a oferi o imagine clară în ceea ce privește punerea în aplicare a prezentului regulament, achiziția și furnizarea de SAF în Uniune și în țările terțe relevante, situația pieței, inclusiv informații privind evoluția diferenței de preț dintre SAF și combustibilii fosili, precum și în ceea ce privește compoziția combustibilului de aviație.
- (39) În lipsa unor proceduri suplimentare, nu este posibil să se determine cu exactitate dacă operatorii de aeronave au alimentat în mod fizic cotele de SAF în rezervoarele lor pe anumite aeroporturi din Uniune. Prin urmare, operatorilor de aeronave ar trebui să li se permită să raporteze cu privire la utilizarea SAF pe baza registrelor de achiziții. Operatorii de aeronave ar trebui să aibă dreptul de a primi de la furnizorul de combustibil de aviație informațiile necesare pentru raportarea achiziționării SAF. Scopul utilizării sistemului de echilibrare a masei menționat în Directiva (UE) 2018/2001 este de a asigura trasabilitatea combustibililor de aviație, iar furnizorii de combustibil de aviație pot demonstra respectarea prezentului regulament prin utilizarea unui astfel de sistem de echilibrare a masei, inclusiv atunci când un astfel de sistem este partajat între două sau mai multe state membre.

- (40) Introducerea în Uniune a unei obligații de utilizare a SAF ar putea conduce la un dezavantaj concurențial nejustificat pentru companiile aeriene din Uniune care operează zboruri directe pe distanțe lungi de pe un aeroport din Uniune în raport cu concurenții lor care operează zboruri de legătură printr-un nod aeroportuar care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și nu are politici echivalente privind SAF. Pentru a promova în continuare utilizarea SAF în Uniune, ale căror prețuri se preconizează că vor fi semnificativ diferite de cele ale combustibililor de aviație convenționali în viitorul apropiat, operatorii de aeronave ar trebui să poată solicita în cadrul EU ETS certificate pentru alimentarea cu SAF.
- (41) Pentru a promova utilizarea SAF ale căror prețuri se preconizează că vor fi semnificativ diferite de cele ale combustibililor de aviație convenționali, este esențial ca operatorii de aeronave să poată declara utilizarea de SAF în cadrul schemelor de reducere a gazelor cu efect de seră precum EU ETS sau CORSIA, la alegere, fără a declara de două ori reducerea emisiilor. Operatorii de aeronave nu ar trebui să solicite beneficii pentru utilizarea unui lot de SAF în cadrul mai multor scheme de reducere a gazelor cu efect de seră. Furnizorilor de combustibil de aviație ar trebui să li se solicite să furnizeze gratuit operatorilor de aeronave orice informații referitoare la proprietățile SAF vânduți respectivului operator de aeronave și care sunt relevante în scopul raportării de către acesta în temeiul prezentului regulament sau al schemelor de reducere a gazelor cu efect de seră.

- (42) Pentru a asigura condiții de concurență echitabile pe piața internă a aviației și respectarea obiectivelor ambițioase ale Uniunii în materie de climă, prezentul regulament ar trebui să introducă sancțiuni efective, proporționale și cu efect de descurajare pentru furnizorii de combustibil de aviație și pentru operatorii de aeronave în caz de nerespectare. Nivelul sancțiunilor trebuie să fie proporțional cu daunele aduse mediului și cu prejudiciul adus condițiilor de concurență echitabile de pe piața internă cauzate de nerespectare. Atunci când impun amenzi și alte sancțiuni, autoritățile ar trebui să țină seama de evoluția prețului combustibilului de aviație și al SAF în anul de raportare și pot ține seama, de asemenea, de gradul de nerespectare, de exemplu în cazul încălcărilor repetate.
- (43) Tranziția de la combustibilii fosili la SAF va juca un rol considerabil în facilitarea decarbonizării. Cu toate acestea, având în vedere subdezvoltarea actuală a pieței Uniunii pentru SAF, nivelul ridicat de concurență dintre operatorii de aeronave și diferența importantă de preț dintre combustibilii de aviație convenționali și SAF, această tranziție ar trebui sprijinită prin stimulente care să reflecte beneficiile pentru mediu ale SAF și să facă acești combustibili mai competitivi pentru operatorii de aeronave. Utilizarea veniturilor provenite din amenzi sau a echivalentului în valoare financiară al acestor venituri pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau mecanismele care permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali ar contribui la îndeplinirea acestui obiectiv.

- (44) Amenzile aplicabile furnizorilor de combustibil de aviație care nu respectă cotele minime prevăzute în prezentul regulament ar trebui să fie completate de obligația de a aproviziona piața cu cantitățile de SAF, inclusiv combustibili de aviație sintetici, corespunzătoare nerespectării cotelor minime prevăzute la articolul 4 și în anexa I în perioada de raportare ulterioară. Cu toate acestea, furnizorii de combustibil de aviație ar trebui să beneficieze de flexibilitate în îndeplinirea obligațiilor privind furnizarea de combustibili de aviație sintetici, precum și a obligației conexe privind deficitul într-o perioadă de tranziție cuprinsă între 2030 și 2034, când această obligație intră în vigoare pentru prima dată, pentru a facilita tranziția și realizarea obiectivelor.

- (45) Este esențial să se asigure faptul că cotele minime de SAF pot fi furnizate cu succes pe piața aviației fără sincope de furnizare. În acest scop, ar trebui conceput și aplicat un mecanism de flexibilitate care să permită o perioadă de pregătire de 10 ani în care industria SAF să își dezvolte capacitatea de producție și de furnizare în consecință și să permită furnizorilor de combustibil de aviație să își îndeplinească obligațiile în modul cel mai eficient din punctul de vedere al costurilor, fără a reduce ambițiile generale în materie de mediu ale prezentului regulament, permițând totodată organelor de administrare a aeroporturilor din Uniune, furnizorilor de combustibil de aviație și operatorilor de aeronave să facă investițiile tehnologice și logistice necesare. Furnizarea de SAF ar trebui să înceapă în 2025, cu flexibilitatea prevăzută în mecanismul de flexibilitate. În timpul aplicării mecanismului de flexibilitate, furnizorii de combustibil de aviație pot furniza combustibil de aviație care conține cote mai mari de SAF în anumite aeroporturi pentru a compensa combustibilii de aviație cu cote mai mici de SAF din alte aeroporturi sau disponibilitatea redusă a combustibilului de aviație convențional în alte aeroporturi. În mod similar, pentru a oferi securitate juridică și previzibilitate pieței și pentru a orienta investițiile în mod durabil către capacitatea de producție a SAF, prezentul regulament ar trebui să rămână stabil în timp.

- (46) Tranziția reușită către SAF necesită o abordare cuprinzătoare și un mediu propice adecvat care să stimuleze inovarea, implicând atât investiții publice și private în cercetare și dezvoltare, cât și sprijin pentru redistribuirea, recalificarea și perfecționarea lucrătorilor, precum și măsuri tehnologice și operaționale și introducerea SAF și a tehnologiilor cu zero emisii, inclusiv a infrastructurii necesare de realimentare și reîncărcare în aeroporturile din Uniune, ținând cont de principiul „eficiența energetică înainte de toate”. În acest scop, veniturile generate de amenzile prevăzute de prezentul regulament ar trebui alocate proiectelor SAF. În plus, instituirea unei alianțe industriale europene prin intermediul unei colaborări voluntare a părților interesate din lanțul valoric urmărește să promoveze în continuare furnizarea și utilizarea SAF în Europa.
- (47) Cercetarea și inovarea au jucat un rol important în dezvoltarea SAF și a combustibililor de aviație sintetici, precum și în consolidarea capacităților de producție. Dezvoltarea și producția SAF ar trebui să crească exponențial în următorii ani. Prin urmare, este important să se continue aceste eforturi și să se faciliteze investițiile în SAF. Investițiile în proiecte privind capacitățile SAF reprezintă o oportunitate de mediu și totodată industrială, cu efecte de propagare în ceea ce privește crearea de locuri de muncă și inovarea.

- (48) Pentru a spori eficacitatea de mediu a măsurilor Uniunii și pentru a facilita capacitatea furnizorilor de combustibil de aviație de a-și îndeplini obligațiile de furnizare a SAF, precum și alimentarea cu SAF de către operatorii de aeronave într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și, prin urmare, pentru a consolida competitivitatea sectorului aviației din Uniune, Comisia ar trebui, după consultarea tuturor părților interesate relevante, să evalueze dacă ar trebui luate măsuri suplimentare pentru a facilita distribuția și utilizarea, eficiente din punctul de vedere al costurilor, a SAF pe piața transportului aerian din Uniune prin separarea achiziției de SAF de livrarea și utilizarea lor fizică. Acest lucru ar putea fi realizat, printre altele, prin evaluarea fezabilității instituirii unei scheme de certificate tranzacționabile de furnizare și achiziționare de SAF, cu elemente ale unei scheme de certificate negociabile, garantând totodată condiții de concurență echitabile și un nivel ridicat de integritate de mediu, asigurând coerența cu alte acte legislative ale Uniunii, inclusiv cu Directivele 2003/87/CE și 2009/28/CE, precum și reducând la minimum riscul de fraudă, de nereguli sau de dublă contabilizare. În analiza sa, Comisia ar trebui să ia în considerare toate tendințele și inițiativele relevante la nivel mondial, precum și impactul potențial pe care o astfel de schemă l-ar putea avea asupra funcționării pieței, inclusiv în ceea ce privește orice volatilitate a pieței, evoluție a prețurilor sau comportament comercial al participanților la piață.

(49) Prezentul regulament ar trebui să includă dispoziții privind elaborarea de rapoarte periodice către Parlamentul European și Consiliu cu privire la evoluția piețelor aviației și combustibililor, la punerea în aplicare a prezentului regulament și impactul său asupra pieței transportului aerian din Uniune, la conectivitatea în cazul insulelor și al teritoriilor îndepărtate și la competitivitatea transportatorilor aerieni și a nodurilor aeroportuare din Uniune în raport cu concurenții lor din țările învecinate, precum și la eficacitatea elementelor-cheie ale prezentului regulament, cum ar fi cotele minime de SAF, nivelul amenzilor sau evoluțiile în materie de politici privind utilizarea SAF la nivel internațional. Aceste elemente sunt esențiale pentru a oferi o situație clară a pieței SAF și ar trebui luate în considerare atunci când se are în vedere o revizuire a prezentului regulament. Rapoartele Comisiei ar trebui să se refere, de asemenea, la interacțiunea prezentului regulament cu alte acte legislative relevante, identificând dispozițiile care pot fi actualizate și simplificate, precum și acțiunile și măsurile care au fost sau ar putea fi luate pentru a reduce presiunea totală a costurilor asupra sectorului transportului aerian. În aceste rapoarte, Comisia ar trebui să aibă în vedere opțiuni de modificare, inclusiv mecanisme de sprijinire a producției și a alimentării cu SAF, precum și mecanisme care să permită reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali, pentru a limita efectele negative ale prezentului regulament asupra conectivității aeriene și a concurenței și pentru a atenua relocarea emisiilor de dioxid de carbon.



(50) Cerința prevăzută în prezentul regulament privind asigurarea disponibilității unei cote minime de SAF în fiecare aeroport din Uniune ar putea stimula operatorii de aeronave care efectuează zboruri de legătură cu plecare de pe aeroporturi din Uniune și cu destinația finală în afara Uniunii să tranziteze mai curând prin noduri aeroportuare din afara UE, care nu fac obiectul acestei cerințe, decât prin noduri aeroportuare din UE. Acest lucru ar putea conduce la denaturări ale concurenței în detrimentul aeroporturilor din Uniune și al operatorilor care le utilizează, precum și la un risc de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. În absența unui sistem obligatoriu privind utilizarea SAF pentru zborurile internaționale la nivelul OACI sau în cadrul unor acorduri multilaterale sau bilaterale cuprinzătoare privind transportul aerian între Uniune și/sau statele sale membre și țări terțe cu un nivel de ambiție similar în comparație cu cerințele prevăzute în prezentul regulament și cu obiectivele Acordului de la Paris<sup>1</sup>, adoptat în cadrul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice, precum și în absența unor mecanisme dezvoltate la nivel internațional pentru a preveni riscul relocării emisiilor de dioxid de carbon și al denaturării concurenței, Comisia ar trebui, în special, să aibă în vedere dezvoltarea unor mecanisme specifice care să vizeze preîntâmpinarea acestor efecte.

---

<sup>1</sup> JO L 282, 19.10.2016, p. 4.

- (51) Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în ceea ce privește derogările de la obligația de a realimenta aeronavele înainte de plecare care pot fi acordate operatorilor de aeronave, precum și pentru a stabili dispoziții detaliate și standarde tehnice pentru funcționarea sistemului de etichetare. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup>.
- (52) Tranziția către SAF va avea, de asemenea, drept efect secundar reducerea dependenței de importurile de combustibili fosili din țări terțe, sporind astfel securitatea energetică a Uniunii. Situația politică internațională actuală nu face decât să accentueze necesitatea acestei acțiuni.
- (53) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume menținerea unor condiții de concurență echitabile pe piața transporturilor aeriene din Uniune, sporindu-se totodată utilizarea SAF, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre din cauza caracterului transfrontalier al aviației, dar, având în vedere caracteristicile pieței și efectele acțiunii, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului respectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

## *Articolul 1*

### *Obiect*

Prezentul regulament stabilește norme armonizate privind utilizarea și furnizarea combustibililor de aviație durabili (SAF).

## *Articolul 2*

### *Domeniu de aplicare*

- (1) Prezentul regulament se aplică operatorilor de aeronave, aeroporturilor din Uniune și administratorilor respectivi ai aeroporturilor din Uniune, precum și furnizorilor de combustibil de aviație.

Fără a aduce atingere alineatului (3), prezentul regulament se aplică numai operațiunilor de transport aerian comercial.

- (2) Un stat membru poate decide, după consultarea administratorului aeroportului, că un aeroport care nu intră sub incidența articolului 3 punctul 1, situat pe teritoriul său, trebuie tratat ca aeroport din Uniune în sensul prezentului regulament, cu condiția îndeplinirii cerințelor prevăzute la articolul 6 alineatul (1) la data deciziei statului membru.

Un administrator al unui aeroport care nu intră sub incidența articolului 3 punctul 1, situat pe teritoriul unui stat membru, poate solicita ca aeroportul respectiv să fie tratat ca aeroport din Uniune în sensul prezentului regulament, cu condiția ca aeroportul să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 6 alineatul (1) la momentul solicitării. Respectivul administrator al aeroportului notifică această solicitare statului membru a cărui autoritate sau ale cărui autorități sunt responsabile pentru aeroport în temeiul articolului 11 alineatul (6). Notificarea respectivă este însoțită de o confirmare a faptului că aeroportul îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 6 alineatul (1).

Statul membru în cauză notifică decizia menționată la primul paragraf de la prezentul alineat Comisiei și Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”) cu cel puțin șase luni înainte de începerea perioadei de raportare de la care se aplică decizia respectivă. Decizia statului membru este însoțită de un aviz motivat care demonstrează că se bazează pe criterii proporționale și nediscriminatorii, luând în considerare aeroporturi care prezintă caracteristici concurențiale similare.

- (3) O persoană care efectuează operațiuni de transport aerian comercial și care nu intră sub incidența articolului 3 punctul 3 poate decide să fie considerată operator de aeronave în sensul prezentului regulament. O persoană care efectuează zboruri altele decât operațiuni de transport aerian comercial în înțelesul articolului 3 punctul 4 poate decide să fie considerată operator de aeronave în sensul prezentului regulament. O persoană care intră sub incidența articolului 3 punctul 3 poate decide ca și operațiunile sale de transport aerian necomercial să intre sub incidența prezentului regulament. Orice astfel de persoană notifică decizia sa statului membru a cărui autoritate competentă sau ale cărui autorități competente sunt responsabile pentru operatorul de aeronave respectiv, în conformitate cu articolul 11 alineatul (5). Statul membru în cauză notifică decizia respectivă Comisiei și agenției cu cel puțin șase luni înainte de începerea perioadei de raportare de la care se aplică decizia respectivă.
- (4) Pe baza informațiilor primite în temeiul alineatelor (2) și (3), Comisia furnizează o listă actualizată și consolidată a aeroporturilor din Uniune și a operatorilor de aeronave în cauză. Lista respectivă este ușor accesibilă.

### Articolul 3

#### Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „aeroport din Uniune” înseamnă un „aeroport”, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1</sup>, în care traficul de pasageri a fost mai mare de 800 000 de pasageri sau în care traficul de mărfuri a fost mai mare de 100 000 de tone în perioada de raportare anterioară și care nu este situat într-o regiune ultraperiferică menționată la articolul 349 din TFUE;
2. „administrator al unui aeroport din Uniune” înseamnă, în ceea ce privește un aeroport din Uniune, „organul de administrare a aeroportului” astfel cum este definit la articolul 2 punctul 2 din Directiva 2009/12/CE sau, în cazul în care statul membru în cauză a rezervat gestionarea infrastructurilor centralizate pentru sistemele de distribuție a combustibilului unui alt organism în temeiul articolului 8 alineatul (1) din Directiva 96/67/CE a Consiliului<sup>2</sup>, acel alt organism;
3. „operator de aeronave” înseamnă o persoană care a efectuat cel puțin 500 de operațiuni de transport aerian comercial de pasageri sau cel puțin 52 de operațiuni de transport aerian comercial de mărfuri cu plecare de pe aeroporturi din Uniune în perioada de raportare anterioară sau, în cazul în care persoana respectivă nu poate fi identificată, proprietarul aeronavei;

---

<sup>1</sup> Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport (JO L 70, 14.3.2009, p. 11).

<sup>2</sup> Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).

4. „operațiune de transport aerian comercial” înseamnă un zbor efectuat în scopul transportului de pasageri, de mărfuri sau de corespondență contra unei remunerații sau prin închiriere, inclusiv o operațiune de aviație de afaceri efectuată în scopuri comerciale;
5. „rută” înseamnă o călătorie efectuată în cadrul unui zbor, având în vedere locul de plecare și destinația zborului respectiv;
6. „combustibil de aviație” înseamnă combustibil de substituție produs pentru utilizare directă de către aeronavă;
7. „combustibili de aviație durabili” (SAF) înseamnă combustibili de aviație care sunt:
  - (a) combustibili de aviație sintetici,
  - (b) biocombustibili de aviație; sau
  - (c) combustibili de aviație pe bază de carbon reciclat;
8. „biocombustibili de aviație” înseamnă combustibili de aviație care sunt:
  - (a) „biocombustibili avansați”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 34 din Directiva (UE) 2018/2001,
  - (b) „biocombustibili”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 33 din Directiva (UE) 2018/2001, produși din materiile prime enumerate în partea B din anexa IX la directiva respectivă; sau

- (c) „biocombustibili”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 33 din Directiva (UE) 2018/2001, cu excepția biocombustibililor produși din „culturi alimentare și furajere”, astfel cum sunt definite la articolul 2 al doilea paragraf punctul 40 din directiva respectivă, și care respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor generate pe durata ciclului de viață prevăzute la articolul 29 din directiva respectivă și sunt certificați în conformitate cu articolul 30 din directiva respectivă;
9. „combustibili de aviație pe bază de carbon reciclat” înseamnă combustibili de aviație care sunt „combustibili pe bază de carbon reciclat”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 35 din Directiva (UE) 2018/2001, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață menționat la articolul 29a alineatul (2) din directiva respectivă și care sunt certificați în conformitate cu articolul 30 din directiva respectivă;
10. „lot” înseamnă o cantitate de SAF care poate fi identificată printr-un număr și care poate fi urmărită;
11. „emisii generate pe durata ciclului de viață” înseamnă emisii de dioxid de carbon echivalent generate de SAF care iau în considerare emisiile de dioxid de carbon echivalent generate de producția, transportul, distribuția și utilizarea energiei la bord, inclusiv în timpul combustiei, calculate în conformitate cu metodologiile adoptate în temeiul articolului 28 alineatul (5) sau al articolului 31 alineatul (5) din Directiva (UE) 2018/2001 sau în conformitate cu dreptul Uniunii relevant;
12. „combustibili de aviație sintetici” înseamnă combustibili de aviație care sunt „combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 36 din Directiva (UE) 2018/2001, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață menționat la articolul 29a alineatul (1) din directiva menționată și care sunt certificați în conformitate cu articolul 30 din directiva respectivă;



13. „combustibili de aviație sintetici cu emisii reduse de dioxid de carbon” înseamnă combustibili de aviație de origine nebiologică, al căror conținut energetic este derivat din hidrogen nefosil cu emisii reduse de dioxid de carbon, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață de 70 % și metodologiile de evaluare a acestor reduceri ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață prevăzute de dreptul Uniunii relevant;
14. „combustibili de aviație convenționali” înseamnă combustibili de aviație produși din surse fosile neregenerabile de combustibili pe bază de hidrocarburi;
15. „hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon” înseamnă hidrogen destinat utilizării în aeronave al cărui conținut energetic este derivat din surse nefosile neregenerabile, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață de 70 % și metodologiile de evaluare a acestor reduceri ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață prevăzute de dreptul Uniunii relevant;
16. „hidrogen pentru aviație din surse regenerabile” înseamnă hidrogen destinat utilizării în aeronave care intră în categoria „combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 36 din Directiva (UE) 2018/2001, și care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață menționat la articolul 29a alineatul (1) din directiva menționată și este certificat în conformitate cu articolul 30 din directiva respectivă;
17. „hidrogen pentru aviație” înseamnă hidrogen pentru aviație din surse regenerabile sau hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon;
18. „combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon” înseamnă combustibili de aviație sintetici cu emisii reduse de dioxid de carbon sau hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon;

19. „furnizor de combustibil de aviație” înseamnă un „furnizor de combustibil”, astfel cum este definit la articolul 2 al doilea paragraf punctul 38 din Directiva (UE) 2018/2001, care furnizează combustibil de aviație sau hidrogen pentru aviație într-un aeroport din Uniune;
20. „furnizor de servicii de handling al combustibilului” înseamnă un furnizor de servicii de handling la sol care organizează și desfășoară operațiuni de umplere și de golire a rezervorului, inclusiv depozitarea combustibilului și controlul calității și cantității combustibililor livrați, pentru operatori de aeronave în aeroporturi din Uniune, astfel cum se menționează în anexa la Directiva 96/67/CE;
21. „sediul principal al activității” înseamnă sediul central sau sediul social al unui furnizor de combustibil de aviație în statul membru în care are loc principalul control financiar și operațional al furnizorului de combustibil de aviație;
22. „an de raportare” înseamnă o perioadă de un an în care trebuie prezentate rapoartele menționate la articolele 8 și 10 și care începe la 1 ianuarie și se încheie la 31 decembrie;
23. „perioadă de raportare” înseamnă perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie a anului anterior anului de raportare;
24. „cantitate anuală de combustibil de aviație necesară” înseamnă cantitatea de combustibil de aviație denumit „combustibil pentru zborul pe rută” și „combustibil pentru rulajul la sol” în anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei<sup>1</sup>, care este necesară pentru efectuarea tuturor zborurilor care intră sub incidența prezentului regulament ale unui operator de aeronave cu plecare de pe un anumit aeroport din Uniune, în cursul unei perioade de raportare;

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

25. „cantitate anuală nealimentată” înseamnă diferența dintre cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară și combustibilul efectiv alimentat de un operator de aeronave înainte de zborurile care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe un anumit aeroport din Uniune, pe parcursul unei perioade de raportare;
26. „cantitate totală anuală nealimentată” înseamnă suma cantităților anuale nealimentate de un operator de aeronave în toate aeroporturile din Uniune în cursul unei perioade de raportare;
27. „schemă de reducere a gazelor cu efect de seră” înseamnă o schemă prin care acordă beneficii operatorilor de aeronave pentru utilizarea de SAF.

#### *Articolul 4*

##### *Cote de SAF disponibile în aeroporturile din Uniune*

- (1) Sub rezerva articolului 15, furnizorii de combustibil de aviație se asigură că întreaga cantitate de combustibil de aviație pusă la dispoziția operatorilor de aeronave pe fiecare aeroport din Uniune conține cotele minime de SAF, inclusiv cotele minime de combustibili de aviație sintetici în conformitate cu valorile și datele de aplicare stabilite în anexa I. Fără a aduce atingere cotelor minime respective, furnizorii de combustibil de aviație se asigură, de asemenea, că întreaga cantitate de combustibil de aviație pusă la dispoziția operatorilor de aeronave pe fiecare aeroport din Uniune în perioadele 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031 și 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034 conține cel puțin cotele medii de combustibili de aviație sintetici în conformitate cu valorile stabilite în anexa I.

Această obligație se consideră, de asemenea, îndeplinită în cazul în care cotele minime menționate la primul paragraf sunt atinse prin utilizarea de:

- (a) hidrogen pentru aviație din surse regenerabile;
  - (b) combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon.
- (2) În scopul calculării cotelor minime prevăzute în anexa I, atunci când operatorilor de aeronave de pe aeroporturile din Uniune li se pune la dispoziție hidrogen de aviație:
- (a) valorile privind conținutul energetic al tuturor combustibililor relevanți sunt cele menționate la articolul 27 alineatul (2) literele (f) și (g) din Directiva (UE) 2018/2001 și în anexa III la aceasta sau în standardele internaționale relevante din domeniul aviației în ceea ce privește combustibilii care nu sunt incluși în anexa respectivă; și
  - (b) conținutul energetic al hidrogenului pentru aviație furnizat se ia în considerare atât la numărător, cât și la numitor.
- (3) În cazul în care un furnizor de combustibil de aviație utilizează posibilitatea prevăzută la alineatul (1) al doilea paragraf sau în cazul în care un operator de aeronave alimentează cu combustibili menționați la paragraful respectiv, trimiterile la SAF de la articolul 3 punctele 10, 11 și 27, articolele 8, 9 și 10, articolul 12 alineatele (6) și (7), articolul 13 alineatul (1) literele (a), (b) și (g), articolul 14 și articolul 15 alineatul (1), precum și de la anexa II se interpretează ca făcând trimitere, de asemenea, la combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon și la hidrogen pentru aviație din surse regenerabile.

- (4) Pentru fiecare perioadă de raportare, biocombustibilii de aviație, alții decât biocombustibilii avansați definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 34 din Directiva (UE) 2018/2001 și alții decât biocombustibilii produși din materiile prime enumerate în partea B din anexa IX la directiva respectivă, furnizați pe toate aeroporturile din Uniune de către fiecare furnizor de combustibil de aviație reprezintă maximum 3 % din combustibilii de aviație furnizați în scopul respectării cotelor minime menționate la alineatul (1) de la prezentul articol și în anexa I la prezentul regulament.
- (5) Se exclud din calculul cotelor minime de SAF prevăzute în anexa I la prezentul regulament SAF produși din următoarele materii prime: „culturile alimentare și furajere”, astfel cum sunt definite la articolul 2 al doilea paragraf punctul 40 din Directiva (UE) 2018/2001, culturile intermediare, distilatul de acizi grași de palmier și materialele derivate din palmieri și soia, precum și pasta de neutralizare și derivații acesteia.
- Cu toate acestea, această excludere nu se aplică niciunei materii prime care este inclusă în anexa IX la Directiva (UE) 2018/2001, în condițiile stabilite în anexa respectivă.
- (6) Furnizorii de combustibil de aviație pot demonstra respectarea obligației prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol utilizând sistemul de echilibrare a masei menționat la articolul 30 din Directiva (UE) 2018/2001.

- (7) Fără a aduce atingere aplicării articolului 12 alineatele (4) și (5), în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele minime stabilite în anexa I pentru o anumită perioadă de raportare, acesta completează cel puțin deficitul respectiv în perioada de raportare ulterioară. În mod excepțional, în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031, acesta completează cel puțin deficitul respectiv înainte de sfârșitul perioadei 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034, iar în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034, acesta completează cel puțin deficitul respectiv în perioada de raportare ulterioară.

#### *Articolul 5*

##### *Obligația de realimentare cu combustibil a operatorilor de aeronave*

- (1) Cantitatea anuală de combustibil de aviație alimentată de un anumit operator de aeronave într-un anumit aeroport din Uniune este de cel puțin 90 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară.

- (2) Un operator de aeronave poate coborî sub pragul prevăzut la alineatul (1) de la prezentul articol în cazul în care acest lucru este necesar pentru a respecta normele aplicabile în materie de siguranță a combustibililor. În astfel de cazuri, operatorul de aeronave în cauză justifică în mod corespunzător autorității sau autorităților competente menționate la articolul 11 alineatul (6) și agenției coborârea sub pragul respectiv, indicând inclusiv rutele afectate. Informațiile respective se includ în raportul prevăzut la articolul 8. Cantitățile de combustibil asociate se raportează separat în conformitate cu articolul 8.
- (3) În mod excepțional, un operator de aeronave poate solicita autorității competente sau autorităților competente menționate la articolul 11 alineatul (6), în cazuri justificate în mod corespunzător, o derogare temporară de la obligația prevăzută la alineatul (1) de la prezentul articol pentru zborurile de pe o anumită rută, existentă sau nouă, de mai puțin de 850 de kilometri, sau de 1 200 de kilometri pentru rute care fac legătura cu aeroporturi situate pe insule fără legături feroviare sau rutiere, cu plecare de pe un aeroport din Uniune. Distanța respectivă se măsoară prin metoda rutei ortodromice.

O astfel de cerere se face cu cel puțin trei luni înainte de data aplicării derogării avută în vedere și este însoțită de o justificare detaliată și adecvată. Derogarea ar trebui să fie limitată la următoarele situații:

- (a) dificultăți operaționale grave și recurente la realimentarea cu combustibil a aeronavelor pe aeroportul din Uniune respectiv care îi împiedică pe operatorii de aeronave să efectueze într-un interval de timp rezonabil zboruri dus-întors cu efectuare în aceeași zi; sau

- (b) dificultăți structurale legate de aprovizionarea cu combustibil de aviație generate de caracteristicile geografice ale unui anumit aeroport din Uniune, care determină prețuri semnificativ mai mari ale combustibililor de aviație în comparație cu prețurile aplicate, în medie, unor tipuri similare de combustibili de aviație în alte aeroporturi din Uniune, în special din cauza constrângerilor specifice legate de transportul combustibililor sau din cauza disponibilității limitate a combustibililor în aeroportul din Uniune respectiv, și care creează pentru operatorul de aeronave respectiv un dezavantaj concurențial semnificativ în comparație cu condițiile de piață existente în alte aeroporturi din Uniune cu caracteristici concurențiale similare.
- (4) Autoritatea competentă sau autoritățile competente evaluează cererea respectivă. În funcție de justificarea furnizată, acestea pot solicita informații suplimentare.
- (5) Autoritatea competentă sau autoritățile competente iau o decizie cu privire la cererea respectivă fără întârzieri nejustificate, cel târziu cu o lună înainte de data aplicării derogării avută în vedere. În cazul în care autoritatea competentă sau autoritățile competente solicită informații suplimentare în temeiul alineatului (4), termenul pentru luarea unei decizii de către autoritatea competentă sau autoritățile competente se suspendă până la furnizarea de informații complete de către operatorul de aeronave.

Derogarea acordată are o perioadă de valabilitate limitată, care nu depășește un an, după care face obiectul unei reexaminări, la cererea operatorului de aeronave.



- (6) Autoritatea competentă sau autoritățile competente iau o decizie de a accepta sau a respinge orice primă cerere de derogare depusă în temeiul alineatului (3). Neadoptarea unei astfel de decizii în termenul prevăzut la alineatul (5) nu se consideră a fi o decizie de autorizare a derogării solicitate. Neadoptarea unei decizii referitoare la o cerere de reînnoire a unei derogări existente cel târziu cu o lună înainte de data reînnoirii avută în vedere, și cu condiția ca o astfel de cerere să fie însoțită de o justificare detaliată și adecvată, se consideră a fi o decizie de autorizare pentru continuarea aplicării derogării solicitate.
- (7) Operatorul de aeronave are dreptul de a contesta decizia autorității competente sau a autorităților competente de respingere a cererii de derogare.
- (8) Autoritatea competentă sau autoritățile competente notifică Comisiei lista derogărilor autorizate și respinse, furnizând justificările deciziilor sale și evaluările pe care se bazează acestea. Comisia publică lista derogărilor autorizate și actualizează lista respectivă cel puțin o dată pe an.

- (9) Comisia are posibilitatea ca, fie în urma unei plângeri scrise depuse de un stat membru, un operator de aeronave, administratorul aeroportului din Uniune în cauză sau un furnizor de combustibil de aviație, fie din proprie inițiativă, după ce evaluează justificarea furnizată pentru derogarea acordată în temeiul alineatului (5) de la prezentul articol pe baza criteriilor stabilite la alineatul (3) de la prezentul articol, să adopte acte de punere în aplicare prin care să solicite autorității competente sau autorităților competente să adopte o decizie de abrogare a derogării respective de la începutul următoarei perioade de planificare orară în înțelesul articolului 2 litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului<sup>1</sup>. Dacă perioada de planificare orară respectivă începe la mai puțin de două luni de la publicarea deciziei de abrogare a derogării, decizia respectivă începe să se aplice de la începutul următoarei perioade de planificare orară. Actele de punere în aplicare menționate se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 16 alineatul (2).
- (10) Pentru a putea adopta actele de punere în aplicare menționate la alineatul (9), Comisia poate solicita statelor membre și operatorilor de aeronave toate informațiile necesare. Statele membre și operatorii de aeronave furnizează informațiile respective fără întârzieri nejustificate. Statele membre facilitează furnizarea de informații de către operatorii de aeronave.
- (11) Până la 1 septembrie 2024, Comisia adoptă orientări privind aplicarea derogărilor menționate la prezentul articol. Aceste orientări includ elemente pe care un operator de aeronave trebuie să le furnizeze pentru a justifica derogările respective.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

## Articolul 6

### *Obligațiile administratorilor aeroporturilor din Uniune de a facilita accesul la SAF*

- (1) Administratorii aeroporturilor din Uniune iau toate măsurile necesare pentru a facilita accesul operatorilor de aeronave la combustibilii de aviație care conțin cotele minime de SAF în conformitate cu prezentul regulament.
- (2) În cazul în care operatorii de aeronave raportează autorității competente sau autorităților competente dificultăți în obținerea pe un anumit aeroport din Uniune a accesului la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF în conformitate cu prezentul regulament, autoritatea competentă sau autoritățile competente solicită administratorului aeroportului din Uniune să furnizeze informațiile necesare pentru a dovedi respectarea alineatului (1). Administratorul aeroportului din Uniune în cauză furnizează informațiile autorității competente fără întârzieri nejustificate.
- (3) Autoritatea competentă sau autoritățile competente evaluează toate informațiile primite în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care autoritatea competentă sau autoritățile competente ajung la concluzia că administratorul aeroportului din Uniune își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul alineatului (1), informează Comisia și agenția în acest sens. În caz de nerespectare, autoritatea competentă sau autoritățile competente solicită administratorului aeroportului din Uniune să identifice și să ia măsurile necesare pentru a remedia lipsa accesului adecvat al operatorilor de aeronave la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF, fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termen de cel mult trei ani de la solicitarea autorității competente în temeiul alineatului (2).

- (4) În scopul alineatelor (2) și (3), după caz, furnizorii de combustibil de aviație, furnizorii de servicii de handling al combustibilului, operatorii de aeronave și orice altă parte vizată de dificultățile raportate furnizează administratorului aeroportului din Uniune, la cerere și fără întârzieri nejustificate, toate informațiile necesare și cooperează cu acesta pentru a identifica și a lua măsurile necesare pentru abordarea dificultăților raportate.
- (5) Autoritatea competentă sau autoritățile competente transmit agenției fără întârzieri nejustificate toate informațiile relevante prevăzute la alineatele (2) și (3) de la prezentul articol pentru a-i permite să întocmească raportul tehnic menționat la articolul 13.

### *Articolul 7*

#### *Promovarea furnizării de hidrogen și energie electrică la aeroporturile din Uniune*

- (1) Administratorii aeroporturilor din Uniune, furnizorii de combustibil de aviație și furnizorii de servicii de handling al combustibilului cooperează, după caz, cu statele lor membre respective în vederea pregătirii cadrelor naționale de politici pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturile care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) .../... al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1+</sup>.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) 2023/... al Parlamentului European și al Consiliului ... privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE (JO L ...).

<sup>+</sup> JO: a se introduce în text numărul de serie al regulamentului cuprins în documentul PE-CONS 25/23 [2021/0214 (COD)] și a se introduce în nota de subsol corespunzătoare numărul de serie, data și referința de publicare ale regulamentului respectiv.

- (2) Administratorii aeroporturilor din Uniune, furnizorii de combustibil de aviație și furnizorii de servicii de handling al combustibilului cooperează și depun eforturi, după caz, în conformitate cu cadrele naționale de politici menționate la alineatul (1), atunci când a fost adoptat un astfel de cadru, pentru a facilita accesul operatorilor de aeronave la hidrogen sau energie electrică utilizate în principal pentru propulsia unei aeronave și pentru a furniza infrastructura și serviciile necesare pentru livrarea, depozitarea și alimentarea cu hidrogen sau energie electrică în scopul realimentării sau al reîncărcării aeronavelor, în conformitate cu cadrele naționale de politici pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, după caz.
- (3) Până la 31 martie 2025 și, ulterior, o dată la doi ani, administratorii aeroporturilor din Uniune înaintează autorităților competente și agenției un raport referitor la stadiul de avansare al proiectelor existente, în ceea ce privește aeroporturile lor din Uniune respective, care urmăresc oricare dintre inițiativele menționate la alineatul (2). Raportul respectiv include informații, care sunt publice sau care pot fi făcute publice, inclusiv, după caz, previziuni privind volumele și tipul de hidrogen și de energie electrică produse și furnizate operatorilor de aeronave pe aeroportul din Uniune, precum și planuri de instalare pentru infrastructura și serviciile de reîncărcare și realimentare, în cazul în care sunt adoptate astfel de planuri.

## *Articolul 8*

### *Obligații de raportare pentru operatorii de aeronave*

- (1) Până la data de 31 martie a fiecărui an de raportare și pentru prima dată în 2025, operatorii de aeronave raportează autorităților competente și agenției următoarele informații referitoare la o anumită perioadă de raportare:
- (a) cantitatea totală de combustibil de aviație alimentată la fiecare aeroport din Uniune, exprimată în tone;
  - (b) cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară, pentru fiecare aeroport din Uniune, exprimată în tone;
  - (c) cantitatea anuală nealimentată, pentru fiecare aeroport din Uniune, care trebuie raportată ca 0 (zero) în cazul în care cantitatea anuală nealimentată este negativă sau este mai mică ori egală cu 10 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară;
  - (d) cantitatea anuală alimentată, pentru fiecare aeroport din Uniune, în vederea respectării normelor aplicabile în materie de siguranță a combustibililor în temeiul articolului 5 alineatul (2), exprimată în tone;
  - (e) cantitatea totală de SAF achiziționată de la furnizorii de combustibil de aviație, în scopul efectuării zborurilor lor care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune, exprimată în tone;

- (f) pentru fiecare achiziție de SAF, numele furnizorului de combustibil de aviație, cantitatea achiziționată exprimată în tone, procesul de conversie, caracteristicile și originea materiilor prime utilizate pentru producție, precum și emisiile generate pe durata ciclului de viață ale SAF, iar în cazul în care o achiziție include tipuri diferite de SAF cu caracteristici diferite, informațiile respective se furnizează pentru fiecare tip de SAF;
  - (g) totalul zborurilor efectuate care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune, exprimat în număr de zboruri și în ore de zbor.
- (2) Raportul este prezentat în conformitate cu modelele prevăzute în anexa II.
- (3) Raportul este verificat de un verficator independent în conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 14 și 15 din Directiva 2003/87/CE și în actele de punere în aplicare adoptate pe baza acesteia.

## *Articolul 9*

### *Declararea utilizării de SAF de către operatorii de aeronave*

- (1) Operatorii de aeronave nu solicită beneficii pentru utilizarea aceluiași lot de SAF în cadrul mai multor scheme de reducere a gazelor cu efect de seră. Factorul de emisie pentru utilizarea SAF în cadrul schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) este stabilit în anexa IV la Directiva 2003/87/CE sau în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 14 din directiva respectivă. Pentru alocarea de certificate în cadrul EU ETS, se aplică Directiva 2003/87/CE. Pentru alocarea de certificate rezervate pentru alimentarea cu SAF în cadrul EU ETS, se aplică articolul 3c alineatul (6) din Directiva 2003/87/CE.

Împreună cu raportul menționat la articolul 8, operatorii de aeronave furnizează agenției:

- (a) o declarație privind schemele de reducere a gazelor cu efect de seră la care participă și în cadrul cărora au posibilitatea de a raporta utilizarea de SAF;
- (b) o declarație conform căreia aceștia nu au raportat aceleași loturi de SAF în cadrul mai multor scheme de reducere a gazelor cu efect de seră; și
- (c) informații privind participarea la scheme de sprijin financiar ale Uniunii, naționale sau regionale care permit operatorilor de aeronave să fie compensați pentru costurile SAF achiziționați, precum și informații din care să reiasă dacă același lot de SAF a primit sprijin în cadrul mai multor scheme de sprijin financiar.



- (2) În scopul raportării utilizării de SAF în temeiul articolului 8 din prezentul regulament sau în cadrul unei scheme de reducere a gazelor cu efect de seră, furnizorii de combustibil de aviație transmit operatorilor de aeronave informații relevante, exacte, referitoare la perioada de raportare, în mod gratuit, cât mai curând posibil și, în orice caz, cel târziu până la data de 14 februarie a fiecărui an de raportare.
- (3) Operatorul de aeronave poate solicita furnizorului de combustibil de aviație să îi furnizeze informațiile menționate la alineatul (2) pentru alte obligații de raportare, inclusiv cele prevăzute de legislația națională. Furnizorul de combustibili de aviație transmite informațiile respective în mod gratuit. În cazul în care cererea se referă la informații referitoare la o perioadă care s-a încheiat deja la momentul cererii, furnizorul de combustibil de aviație transmite informațiile respective în termen de 90 de zile de la data cererii respective. În cazul în care cererea se referă la informații referitoare la o perioadă de raportare care nu s-a încheiat încă în momentul cererii, operatorul de aeronave depune eforturi pentru a-și depune cererea cu cel puțin 45 de zile înainte de încheierea perioadei respective. Furnizorul de combustibili de aviație transmite informațiile respective în termen de 45 de zile de la încheierea perioadei respective.

## *Articolul 10*

### *Obligații de raportare pentru furnizorii de combustibil de aviație*

Până la data de 14 februarie a fiecărui an de raportare și pentru prima dată în 2025, furnizorii de combustibil de aviație raportează în baza de date a Uniunii menționată la articolul 31a din Directiva (UE) 2018/2001 următoarele informații referitoare la perioada de raportare:

- (a) cantitatea de combustibil de aviație furnizată la fiecare aeroport din Uniune, exprimată în tone;
- (b) cantitatea de SAF furnizată în fiecare aeroport din Uniune și pentru fiecare tip de SAF, astfel cum se detaliază la litera (c), exprimată în tone;
- (c) procesul de conversie, caracteristicile și originea materiilor prime utilizate pentru producție și emisiile generate pe durata ciclului de viață, pentru fiecare tip de SAF furnizat în aeroporturile din Uniune;
- (d) conținutul de compuși aromatici și naftaline, în procente de volum, și de sulf, în procente de masă, din combustibilul de aviație furnizat, pe lot, pe aeroport din Uniune și la nivelul Uniunii, indicând volumul și masa totală a fiecărui lot și metoda de testare aplicată pentru a măsura conținutul din fiecare substanță la nivel de lot;
- (e) conținutul energetic al combustibilului de aviație și al SAF furnizate pe fiecare aeroport din Uniune, pentru fiecare tip de combustibil.

Statele membre dispun la nivel național de cadrul juridic și administrativ necesar pentru a se asigura că informațiile introduse de furnizorii de combustibil de aviație în respectiva bază de date a Uniunii sunt exacte și au fost verificate și auditate în temeiul articolului 31a din Directiva (UE) 2018/2001.

Agenția și autoritățile competente au acces la respectiva bază de date a Uniunii. Agenția utilizează informațiile conținute în respectiva bază de date a Uniunii, după ce informațiile au fost verificate la nivelul statelor membre în temeiul articolului 31a din Directiva (UE) 2018/2001.

### *Articolul 11*

#### *Autoritatea competentă*

- (1) Statele membre desemnează autoritatea competentă sau autoritățile competente responsabile cu asigurarea aplicării prezentului regulament și cu aplicarea amenzilor pentru operatorii de aeronave, administratorii aeroporturilor din Uniune și furnizorii de combustibil de aviație. Statele membre informează Comisia și agenția cu privire la identitatea autorității competente sau a autorităților competente pe care le-au desemnat.
- (2) Statele membre se asigură că autoritățile lor competente își exercită sarcinile de supraveghere și de asigurare a aplicării legii în mod imparțial și transparent și într-un mod independent față de operatorii de aeronave, furnizorii de combustibil de aviație și administratorii aeroporturilor din Uniune. De asemenea, statele membre se asigură că autoritățile lor competente dispun de resursele și capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care le sunt încredințate în temeiul prezentului regulament în mod eficient și în timp util.

- (3) Comisia, agenția și autoritățile competente ale statelor membre cooperează și partajează toate informațiile relevante pentru a asigura punerea în aplicare efectivă și respectarea prezentului regulament.
- (4) Agenția transmite autorităților competente date agregate pentru operatorii de aeronave, pentru aeroporturile din Uniune și respectivii administratori ai aeroporturilor din Uniune și pentru furnizorii de combustibil de aviație pentru care acele autorități sunt competente în temeiul alineatelor (5), (6) și (7).
- (5) Statul membru responsabil, a cărui autoritate competentă sau ale cărui autorități competente, desemnate în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol, sunt responsabile pentru un anumit operator de aeronave, se stabilește în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei<sup>1</sup>. Pentru operatorii de aeronave care nu sunt atribuiți unui stat membru în regulamentul respectiv, statul membru responsabil se stabilește în conformitate cu normele prevăzute la articolul 18a din Directiva 2003/87/CE. Comisia poate sprijini statele membre în procesul de atribuire. În acest scop, Comisia poate solicita asistența Eurocontrolului și, în acest sens, poate încheia cu acesta orice acord necesar.
- (6) Statul membru responsabil, a cărui autoritate competentă sau ale cărui autorități competente, desemnate în conformitate cu alineatul (1), sunt responsabile pentru un anumit administrator al unui aeroport din Uniune, este stabilit pe baza jurisdicției teritoriale respective a aeroportului din Uniune.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei din 5 august 2009 privind lista operatorilor de aeronave care au efectuat o activitate de aviație menționată în anexa I la Directiva 2003/87/CE la 1 ianuarie 2006 sau ulterior, specificând statul membru de administrare pentru fiecare operator de aeronave (JO L 219, 22.8.2009, p. 1).

- (7) Statul membru responsabil, a cărui autoritate competentă sau ale cărui autorități competente, desemnate în conformitate cu alineatul (1), sunt responsabile de un anumit furnizor de combustibil de aviație, este statul membru în care furnizorul de combustibil de aviație își are sediul principal al activității.
- (8) În cazul furnizorilor de combustibil de aviație care nu își au sediul principal al activității într-un stat membru, statul membru responsabil este cel în care furnizorul de combustibil de aviație a furnizat cea mai mare cantitate de combustibil de aviație în 2023 sau în primul an de furnizare a combustibilului de aviație pe piața Uniunii, luându-se în considerare anul cel mai recent.

Un astfel de furnizor de combustibil de aviație poate înainta autorității sale competente o cerere motivată pentru a fi reatribuit unui alt stat membru în cazul în care a furnizat cea mai mare cotă a combustibilului său de aviație în statul membru respectiv în cursul celor doi ani anteriori cererii. Decizia de reatribuire se ia în termen de șase luni de la momentul cererii furnizorului de combustibil de aviație, este condiționată de acordul autorităților competente ale statului membru de reatribuire și se transmite agenției și Comisiei fără întârzieri nejustificate. Decizia se aplică de la începutul perioadei de raportare care urmează datei sale de adoptare.

## *Articolul 12*

### *Asigurarea aplicării normelor*

- (1) Statele membre adoptă normele privind sancțiunile care se aplică în cazul nerespectării prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare, ținând seama, în special, de natura, durata, recurența și gravitatea încălcării. Statele membre notifică normele și măsurile respective Comisiei până la 31 decembrie 2024 și îi comunică acesteia, fără întârziere, orice modificare ulterioară a acestora.
- (2) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui operator de aeronave care nu respectă obligațiile prevăzute la articolul 5. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea prețului mediu anual al combustibilului de aviație pe tonă cu cantitatea totală anuală nealimentată. Un operator de aeronave poate fi scutit de plata unei amenzi dacă poate dovedi că nerespectarea obligațiilor prevăzute la articolul 5 a fost cauzată de circumstanțe excepționale și imprevizibile, asupra cărora nu avea control și ale căror efecte nu ar fi putut fi evitate, nici dacă s-ar fi luat toate măsurile rezonabile.
- (3) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui administrator al unui aeroport din Uniune care nu ia măsurile necesare pentru a remedia lipsa accesului adecvat al operatorilor de aeronave la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF în temeiul articolului 6 alineatul (3).

- (4) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui furnizor de combustibil de aviație care nu respectă obligațiile prevăzute la articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de SAF. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare, și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional și cel al SAF pe tonă cu cantitatea de combustibili de aviație care nu respectă cotele minime menționate la articolul 4 și în anexa I.
- (5) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui furnizor de combustibil de aviație care nu respectă obligațiile prevăzute la articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de combustibili de aviație sintetici și, în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2034, cotele medii de combustibili de aviație sintetici. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare, și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație sintetic și cel al combustibilului de aviație convențional pe tonă cu cantitatea de combustibil de aviație care nu respectă cotele minime menționate la articolul 4 și în anexa I. La stabilirea amenzii referitoare la cotele medii de combustibili de aviație sintetici, statele membre iau în considerare orice amendă referitoare la cotele minime de combustibili de aviație sintetici aplicată deja furnizorului de combustibil de aviație în ceea ce privește perioada menționată la prezentul alineat, pentru a se evita dublarea sancțiunii.

- (6) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui furnizor de combustibil de aviație despre care s-a dovedit că a furnizat informații înșelătoare sau inexacte privind caracteristicile sau originea SAF pe care i-a furnizat în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) și cu articolul 10. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional și cel al SAF pe tonă cu cantitatea de combustibili de aviație în legătură cu care s-au furnizat informațiile înșelătoare sau inexacte.
- (7) În decizia de impunere a amenzilor menționate la alineatele (2), (4), (5) și (6) de la prezentul articol, autoritatea competentă sau autoritățile competente explică metodologia aplicată pentru stabilirea prețului combustibilului de aviație, al SAF și al combustibilului de aviație sintetic pe piața combustibililor de aviație din Uniune. Metodologia respectivă se bazează pe criterii verificabile și obiective, inclusiv din cel mai recent raport tehnic disponibil, menționat la articolul 13.



- (8) Statele membre se asigură că orice furnizor de combustibil de aviație care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de SAF sau de combustibili de aviație sintetici într-o anumită perioadă de raportare furnizează pieței în perioada de raportare următoare o cantitate din respectivul combustibil egală cu acel deficit, în plus față de obligația sa aferentă perioadei de raportare.

Prin derogare de la primul paragraf, combustibililor de aviație sintetici li se aplică următoarele reguli pentru perioadele 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031 și 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034:

- (a) orice furnizor de combustibil de aviație care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la articolul 4 în ceea ce privește cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031 furnizează pieței înainte de încheierea perioadei 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034 o cantitate de combustibil de aviație sintetic egală cu deficitul respectiv, în plus față de obligațiile aferente perioadei respective; și
- (b) orice furnizor de combustibil de aviație care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la articolul 4 în ceea ce privește cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034 furnizează pieței în perioada de raportare următoare o cantitate combustibil de aviație sintetic egală cu acel deficit, în plus față de obligația lor aferentă perioadei de raportare.

Îndeplinirea obligațiilor menționate la primul și al doilea paragraf de la prezentul alineat nu exonerează furnizorul de combustibil de aviație de obligația de a plăti amenzile stabilite la alineatele (4) și (5).

- (9) Statele membre dispun la nivel național de cadrul juridic și administrativ necesar pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor și colectarea amenzilor.
- (10) Statele membre depun eforturi pentru a se asigura că veniturile provenite din amenzi sau echivalentul în valoare financiară al acestor venituri se utilizează pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau mecanisme care permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.

În cazul în care aceste venituri sunt alocate bugetului general al unui stat membru, se consideră că acesta respectă dispozițiile de la primul paragraf dacă pune în aplicare politici de sprijin financiar pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau proiecte care sprijină mecanisme ce permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali, care au o valoare echivalentă cu veniturile provenite din amenzi sau mai mare decât acestea.

Până la 25 septembrie 2026 și, ulterior, o dată la cinci ani, statele membre publică un raport referitor la utilizarea veniturilor agregate provenite din amenzi, precum și informații privind nivelul de cheltuieli alocate proiectelor de cercetare și inovare în domeniul SAF, producției de SAF sau politicilor care sprijină mecanisme ce permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.

### *Articolul 13*

#### *Colectarea și publicarea datelor*

- (1) Agenția publică în fiecare an un raport tehnic pe baza rapoartelor menționate la articolele 7, 8 și 10 și îl transmite Parlamentului European și Consiliului. Raportul respectiv conține cel puțin următoarele informații:
  - (a) cantitatea agregată de SAF achiziționată de operatorii de aeronave la nivelul Uniunii, pentru a fi utilizată în scopul efectuării de zboruri care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe un aeroport din Uniune, și pentru fiecare aeroport din Uniune;
  - (b) cantitatea agregată de SAF și de combustibili de aviație sintetici furnizată la nivelul Uniunii, pentru fiecare stat membru și fiecare aeroport din Uniune. Raportul include cantitatea și tipul de materii prime utilizate la nivelul Uniunii, pentru fiecare stat membru și pentru fiecare aeroport din Uniune, precum și o analiză a capacității furnizorilor de combustibil de aviație de a respecta cotele minime definite în anexa I;

- (c) în măsura posibilului, cantitatea de SAF furnizată în țările terțe cu care Uniunea sau Uniunea și statele sale membre au încheiat un acord care reglementează prestarea de servicii aeriene, precum și în alte țări terțe, în cazul în care aceste informații sunt publice;
- (d) situația pieței, inclusiv informații privind prețurile, precum și tendințele producției și utilizării de SAF în Uniune și pentru fiecare stat membru și, în măsura posibilului, în țările terțe cu care Uniunea sau Uniunea și statele sale membre au încheiat un acord care reglementează prestarea de servicii aeriene, precum și în alte țări terțe, inclusiv informații privind evoluția diferenței de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali;
- (e) nivelul de respectare de către administratorul aeroportului din Uniune pentru fiecare aeroport, în ceea ce privește obligațiile prevăzute la articolul 6;
- (f) nivelul de respectare de către fiecare operator de aeronave și fiecare furnizor de combustibil de aviație care are o obligație în temeiul prezentului regulament în perioada de raportare;
- (g) originea și caracteristicile tuturor SAF și caracteristicile de durabilitate ale hidrogenului pentru aviație achiziționați de operatorii de aeronave pentru a fi utilizați în scopul efectuării de zboruri care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune;

- (h) conținutul total mediu de compuși aromatici și naftaline, în procente de volum, și de sulf, în procente de masă, din combustibilul de aviație furnizat, pe aeroport din Uniune și la nivelul Uniunii;
  - (i) stadiul de avansare al proiectelor de la aeroporturile din Uniune care urmăresc inițiative precum cele menționate la articolul 7 alineatul (3).
- (2) Agenția poate consulta experții statelor membre atunci când întocmesc raportul respectiv.

#### *Articolul 14*

##### *Sistemul de etichetare de mediu*

- (1) Se instituie un sistem voluntar de etichetare de mediu care permite măsurarea performanței de mediu a zborurilor.
- (2) Etichetele emise în temeiul prezentului articol se aplică operatorilor de aeronave care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament pentru zboruri care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune. În cazul în care un operator de aeronave solicită emiterea unei etichete în temeiul prezentului articol, acesta solicită o astfel de etichetă pentru toate zborurile sale care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune.

Operatorii de aeronave pot solicita emiterea de etichete în temeiul prezentului articol și pentru zborurile lor care intră sub incidența prezentului regulament cu sosire pe aeroporturi din Uniune. În cazul în care un operator de aeronave solicită emiterea unei etichete în temeiul prezentului alineat, acesta solicită o astfel de etichetă pentru toate zborurile sale cu sosire pe aeroporturi din Uniune.

- (3) Etichetele emise în temeiul prezentului articol certifică nivelul performanței de mediu a unui zbor pe baza informațiilor menționate la al doilea paragraf de la prezentul alineat. Nivelul performanței de mediu a unui zbor se determină pe baza performanței de mediu medii a zborurilor efectuate de un anumit operator de aeronave pe o anumită rută pentru perioada de planificare orară anterioară corespunzătoare în înțelesul articolului 2 litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93.

Etichetele emise în temeiul prezentului articol constau în următoarele informații:

- (a) amprenta de carbon preconizată pe pasager, exprimată în indicatori precum în kilograme de CO<sub>2</sub> pe pasager, pentru perioada de valabilitate a etichetei;
- (b) eficiența preconizată a emisiilor de CO<sub>2</sub> pe kilometru, exprimată în indicatori precum în grame de CO<sub>2</sub> pe pasager pe kilometru, pentru perioada de valabilitate a etichetei.

- (4) Amprenta de carbon preconizată pe pasager și eficiența preconizată a emisiilor de CO<sub>2</sub> pe kilometru ale unui zbor sunt determinate de agenție cu ajutorul unei metodologii standardizate și bazate pe date științifice, precum și cu ajutorul informațiilor furnizate de operatorii de aeronave cu privire la toți factorii următori sau la unii dintre aceștia:
- (a) tipurile de aeronave, numărul mediu de pasageri și încărcăturile de marfă, însoțite, atunci când este necesar, de estimări de factori precum factorii de încărcare medii pentru ruta specificată pentru o anumită perioadă de timp; și
  - (b) performanța combustibilului utilizat pentru zborurile efectuate de operatorul de aeronave pe baza gradului de utilizare a combustibilului și utilizând indicatori precum cantitatea totală de SAF cu care s-a alimentat, procentul din consumul total de combustibil, calitatea și originea, compoziția și emisiile generate pe durata ciclului de viață de utilizarea combustibilului, calculată pentru zborurile respective.
- (5) Etichetele emise în temeiul prezentului articol sunt valabile pentru o perioadă limitată care nu depășește un an, specificată în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (11) litera (c). Perioada de valabilitate a etichetei este afișată în mod clar de către operatorul de aeronave împreună cu eticheta.
- (6) Agenția emite etichete la cererea unui operator de aeronave pentru fiecare zbor sau set de zboruri efectuate în aceleași condiții, pe baza informațiilor menționate la alineatul (3), precum și a metodologiei standardizate și bazate pe date științifice și a factorilor menționați la alineatul (4).

Agenția poate solicita operatorului de aeronave să furnizeze informații suplimentare necesare pentru emiterea etichetei.

În cazul în care operatorul de aeronave nu prezintă toate informațiile necesare pentru ca agenția să emită eticheta solicitată, agenția respinge cererea.

Operatorul de aeronave poate depune o contestație împotriva deciziilor agenției luate în temeiul prezentului alineat și al alineatului (7) de la prezentul articol. Această contestație este înaintată comisiei pentru soluționarea contestațiilor menționată la articolul 105 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup> în termen de 10 zile de la notificarea deciziei. Se aplică articolele 106 și 107, articolul 108 alineatele (2) și (3) și articolele 111, 112, 113 și 114 din Regulamentul (UE) 2018/1139. Orice decizie luată de agenție în temeiul prezentului alineat se ia fără întârzieri nejustificate.

- (7) Agenția analizează periodic dacă s-au modificat factorii pe baza cărora a fost emisă o etichetă pentru fiecare zbor sau set de zboruri efectuate în aceleași condiții. În cazul în care agenția concluzionează că o etichetă nu mai este adecvată, aceasta, după ce oferă operatorului posibilitatea de a fi audiat, revocă eticheta existentă sau emite o etichetă nouă. Agenția informează operatorul de aeronave cu privire la decizia sa.

Operatorul de aeronave ajustează afișarea etichetei în mod corespunzător fără întârziere.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).



- (8) Operatorii de aeronave cărora li s-a acordat o etichetă în temeiul alineatului (6) afișează eticheta care conține informațiile menționate la alineatul (3) al doilea paragraf. Eticheta este ușor accesibilă și inteligibilă. Aceasta este prezentată într-un mod care să permită clienților să compare cu ușurință performanța de mediu a zborurilor efectuate de operatori de aeronave diferiți care zboară pe aceeași rută. În cazul în care un operator de aeronave afișează eticheta la un punct de vânzare sau în orice alt contact cu clienții, el face acest lucru pentru toate zborurile care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.
- (9) Pentru a finanța costurile serviciului prestat de agenție, emiterea unei etichete la cererea unui operator de aeronave este condiționată de plata unui tarif. Veniturile generate de astfel de tarife constituie alte venituri în înțelesul articolului 120 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139 și sunt tratate ca venituri alocate care urmează să fie alocate de agenție pentru a acoperi costurile respective. Se aplică articolul 126 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139. Cuantumul tarifului se stabilește în temeiul articolului 126 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (10) Ca parte a sarcinilor sale în domeniul protecției mediului, astfel cum se prevede la articolul 87 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139, agenția contribuie la sensibilizarea cu privire la existența sistemului de etichetare stabilit prin prezentul articol.

- (11) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea normelor prevăzute la prezentul articol, Comisia adoptă, până la 1 ianuarie 2025, acte de punere în aplicare de stabilire a unor dispoziții detaliate privind:
- (a) metodologia standardizată și bazată pe date științifice menționată la alineatul (4), care se bazează pe cele mai bune date științifice disponibile, în special datele furnizate de agenție, și care include metodologia de utilizare a estimărilor menționate la alineatul (4) litera (a);
  - (b) procedura prin care operatorii de aeronave trebuie să furnizeze agenției informațiile relevante pentru emiterea unei etichete și procedura prin care agenția emite eticheta respectivă, inclusiv termenul până la care agenția trebuie să ia o decizie în temeiul alineatului (6);
  - (c) durata de valabilitate a etichetelor emise în temeiul prezentului articol, care să nu depășească un an;
  - (d) condițiile în care agenția trebuie să efectueze analiza menționată la alineatul (7);
  - (e) procedura menționată la alineatul (7) prin care agenția poate fie să revoce etichetele existente, fie să emită o etichetă nouă;

- (f) modelele pentru afișarea etichetelor emise în temeiul prezentului articol;
- (g) asigurarea unui acces facil la toate etichetele emise într-un format care poate fi citit automat;
- (h) posibilitatea și condițiile în care operatorii de aeronave pot afișa, fără a utiliza o etichetă în conformitate cu prezentul articol, orice informații privind performanța de mediu similare cu cele menționate la alineatul (3) pentru zborurile cu plecare de pe aeroporturi din Uniune.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (3).

- (12) Până la 1 iulie 2027, Comisia identifică și evaluează evoluțiile privind funcționarea sistemului de etichetare instituit prin prezentul articol, precum și îmbunătățirile care pot fi aduse unui astfel de sistem sau eventualele măsuri suplimentare care pot fi luate, în special în vederea instituirii unui sistem obligatoriu de etichetare de mediu care să cuprindă toate aspectele performanței de mediu a zborului sau a setului de zboruri și diferitele măsuri de decarbonizare pe care operatorii de aeronave le iau, în deplină conformitate cu dreptul Uniunii. Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu principalele constatări ale evaluării efectuate în temeiul prezentului alineat. După caz, raportul poate fi însoțit de o propunere legislativă.

*Articolul 15*  
*Mecanisme de flexibilitate*

- (1) Prin derogare de la articolul 4 alineatul (1), pentru fiecare perioadă de raportare cuprinsă între 1 ianuarie 2025 și 31 decembrie 2034, un furnizor de combustibil de aviație poate furniza cotele minime de SAF stabilite în anexa I ca medie ponderată pentru toți combustibilii de aviație pe care i-a furnizat în toate aeroporturile din Uniune pentru perioada de raportare respectivă.
- (2) Până la 1 iulie 2024, Comisia identifică și evaluează evoluțiile în ceea ce privește producția și furnizarea de SAF pe piața combustibililor de aviație din Uniune, precum și îmbunătățirile care pot fi aduse mecanismului existent de flexibilitate privind SAF menționat la alineatul (1) sau eventualele măsuri suplimentare care pot fi luate, cum ar fi instituirea sau recunoașterea unui sistem de comercializare a SAF pentru a permite aprovizionarea cu combustibil în Uniune fără a fi conectat fizic la un loc de aprovizionare, cu scopul de a facilita și mai mult furnizarea și utilizarea de SAF pentru aviație în cursul perioadei de flexibilitate.

Un astfel de posibil sistem, care încorporează elemente ale unui sistem de certificate negociabile, ar putea permite operatorilor de aeronave sau furnizorilor de combustibili, ori ambilor, să achiziționeze SAF prin acorduri contractuale cu furnizorii de combustibil de aviație și să declare utilizarea de SAF în aeroporturi din Uniune.

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport precizând principalele constatări ale evaluării efectuate în temeiul prezentului alineat, însoțit, după caz, de o propunere legislativă.

*Articolul 16*  
*Procedura comitetului*

- (1) Comisia este asistată de Comitetul ReFuelEU în domeniul aviației, denumit în continuare „comitetul”. Acesta reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

*Articolul 17*  
*Rapoarte și examinări*

- (1) Până la 1 ianuarie 2027 și, ulterior, la fiecare patru ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentului regulament.

- (2) Raportul conține o evaluare detaliată a evoluției pieței combustibililor de aviație și a impactului acestei evoluții asupra funcționării pieței interne a aviației din Uniune, inclusiv asupra competitivității și conectivității, în special pentru insule și teritoriile îndepărtate, precum și asupra raportului cost-eficacitate al reducerii emisiilor generate pe durata ciclului de viață. Raportul evaluează, de asemenea, necesitățile în materie de investiții, ocupare a forței de muncă și formare, precum și de cercetare și inovare în domeniul SAF. Raportul prezintă, în plus, informații cu privire la progresele tehnologice din domeniul cercetării și inovării în industria aviației care sunt relevante pentru SAF, inclusiv în ceea ce privește reducerea altor emisii decât cele de CO<sub>2</sub> sau tehnologiile de captare directă a aerului.
- (3) Raportul evaluează eventuala necesitate de a revizui domeniul de aplicare al prezentului regulament, definiția SAF, combustibilii eligibili și cotele minime prevăzute la articolul 4 și în anexa I, precum și nivelul amenzilor. Raportul evaluează eventuala extindere a domeniului de aplicare al prezentului regulament pentru a include alte surse de energie și alte tipuri de combustibili sintetici definiți în Directiva (UE) 2018/2001, ținând seama în mod corespunzător de principiul neutralității tehnologice. Raportul evaluează, de asemenea, inițiative, îmbunătățiri și măsuri suplimentare menite să faciliteze și să promoveze în continuare o aprovizionare și o utilizare sporită a combustibililor de aviație care nu sunt de substituție, precum și a serviciilor, infrastructurii și tehnologiilor conexe, în concordanță cu obiectivul de decarbonizare a transportului aerian, menținându-se în același timp condiții de concurență echitabile.

- (4) Raportul are în vedere eventuala includere a unor mecanisme de sprijinire a producției și a alimentării cu SAF, inclusiv colectarea și utilizarea de fonduri, precum și de limitare a efectelor negative ale prezentului regulament asupra conectivității și competitivității. Raportul analizează dacă aceste mecanisme ar trebui să includă mecanisme financiare sau de alt fel care să permită reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.
- (5) Raportul evaluează impactul derogărilor acordate în temeiul articolului 5 asupra funcționării pieței interne a aviației.

În măsura posibilului, raportul include informații privind evoluțiile în materie de politici din țările terțe relevante, inclusiv în contextul acordurilor lor multilaterale și bilaterale cu Uniunea sau cu Uniunea și statele sale membre, precum și privind elaborarea la nivelul OACI a unui potențial cadru de politică pentru aprovizionarea și alimentarea cu SAF.

Raportul evaluează competitivitatea transportatorilor aerieni și a nodurilor aeroportuare din Uniune în comparație cu concurenții lor din țările terțe relevante, precum și posibila redirectionare, în special prin reorientarea traficului către nodurile aeroportuare din țări terțe, care conduce la relocarea emisiilor de dioxid de carbon. În special, în absența unui sistem obligatoriu la nivel internațional privind utilizarea SAF pentru zboruri internaționale cu un nivel de ambiție similar cu cel al cerințelor prevăzute în prezentul regulament sau al unor mecanisme dezvoltate la nivel internațional care permit evitarea riscului relocării emisiilor de dioxid de carbon și al denaturării concurenței în sectorul aviației internaționale, Comisia are în vedere, până la 31 decembrie 2026, acolo unde este cazul, mecanisme specifice care vizează prevenirea acestor efecte, inclusiv, dacă este cazul, extinderea la aviația internațională a mecanismului de ajustare a carbonului la frontieră instituit prin Regulamentul (UE) 2023/956 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup>, precum și alte tipuri de măsuri care țin seama de faptul că destinația finală a operațiunii de transport aerian se află în afara teritoriului Uniunii.

- (6) Raportul conține informații detaliate privind asigurarea aplicării prezentului regulament. Raportul analizează dacă prezentul regulament ar trebui să fie modificat și, după caz, ce modificări ar trebui avute în vedere, în conformitate cu un potențial cadru de politică la nivelul OACI privind utilizarea SAF.

În cadrul primului raport prezentat Parlamentului European și Consiliului sau al unui raport de sine stătător prezentat mai devreme, Comisia evaluează posibile măsuri de optimizare a conținutului combustibililor în cazul combustibililor de aviație.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) 2023/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 privind instituirea unui mecanism de ajustare a carbonului la frontieră (JO L 130, 16.5.2023, p. 52).



- (7) Comisia poate consulta statele membre în momentul întocmirii raportului, cu cel puțin șase luni înainte de adoptarea acestuia.

*Articolul 18*

*Intrarea în vigoare*

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 ianuarie 2024.

Cu toate acestea, articolele 4, 5, 6, 8 și 10 se aplică de la 1 ianuarie 2025.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la ...,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președinta*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*

---

## ANEXA I

### Cote de SAF menționate la articolul 4

- (a) De la 1 ianuarie 2025, în fiecare an o cotă minimă de 2 % SAF;
- (b) De la 1 ianuarie 2030, în fiecare an o cotă minimă de 6 % SAF, din care:
  - (i) pentru perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031, o cotă medie aferentă perioadei de 1,2 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 0,7 % combustibili de aviație sintetici;
  - (ii) pentru perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034, o cotă medie aferentă perioadei de 2,0 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 1,2 % în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2033 și o cotă minimă de 2,0 % în perioada 1 ianuarie 2034-31 decembrie 2034 pentru combustibili de aviație sintetici;
- (c) De la 1 ianuarie 2035, în fiecare an o cotă minimă de 20 % SAF, din care o cotă minimă de 5 % combustibili de aviație sintetici;
- (d) De la 1 ianuarie 2040, în fiecare an o cotă minimă de 34 % SAF, din care o cotă minimă de 10 % combustibili de aviație sintetici;

- (e) De la 1 ianuarie 2045, în fiecare an o cotă minimă de 42 % SAF, din care o cotă minimă de 15 % combustibili de aviație sintetici;
  - (f) De la 1 ianuarie 2050, în fiecare an o cotă minimă de 70 % SAF, din care o cotă minimă de 35 % combustibili de aviație sintetici.
-

## ANEXA II

### Model pentru raportările operatorilor de aeronave

#### Model pentru raportarea de către operatorii de aeronave a alimentării cu SAF

Aeroportul din Uniune	Codul OACI al aeroportului din Uniune	Cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară (tone)	Cantitatea de combustibil de aviație alimentată efectiv (tone)	Cantitatea anuală nealimentată (tone)	Cantitatea totală anuală nealimentată (tone)	Cantitatea anuală alimentată pentru normele privind siguranța combustibililor (tone)

#### Model pentru raportarea de către operatorii de aeronave a achizițiilor de SAF

Numărul total de zboruri operate	Numărul total de ore de zbor	Furnizor de combustibil	Cantitatea achiziționată (tone)	Procesul de conversie	Caracteristici	Originea materiilor prime	Emisiile generate pe durata ciclului de viață